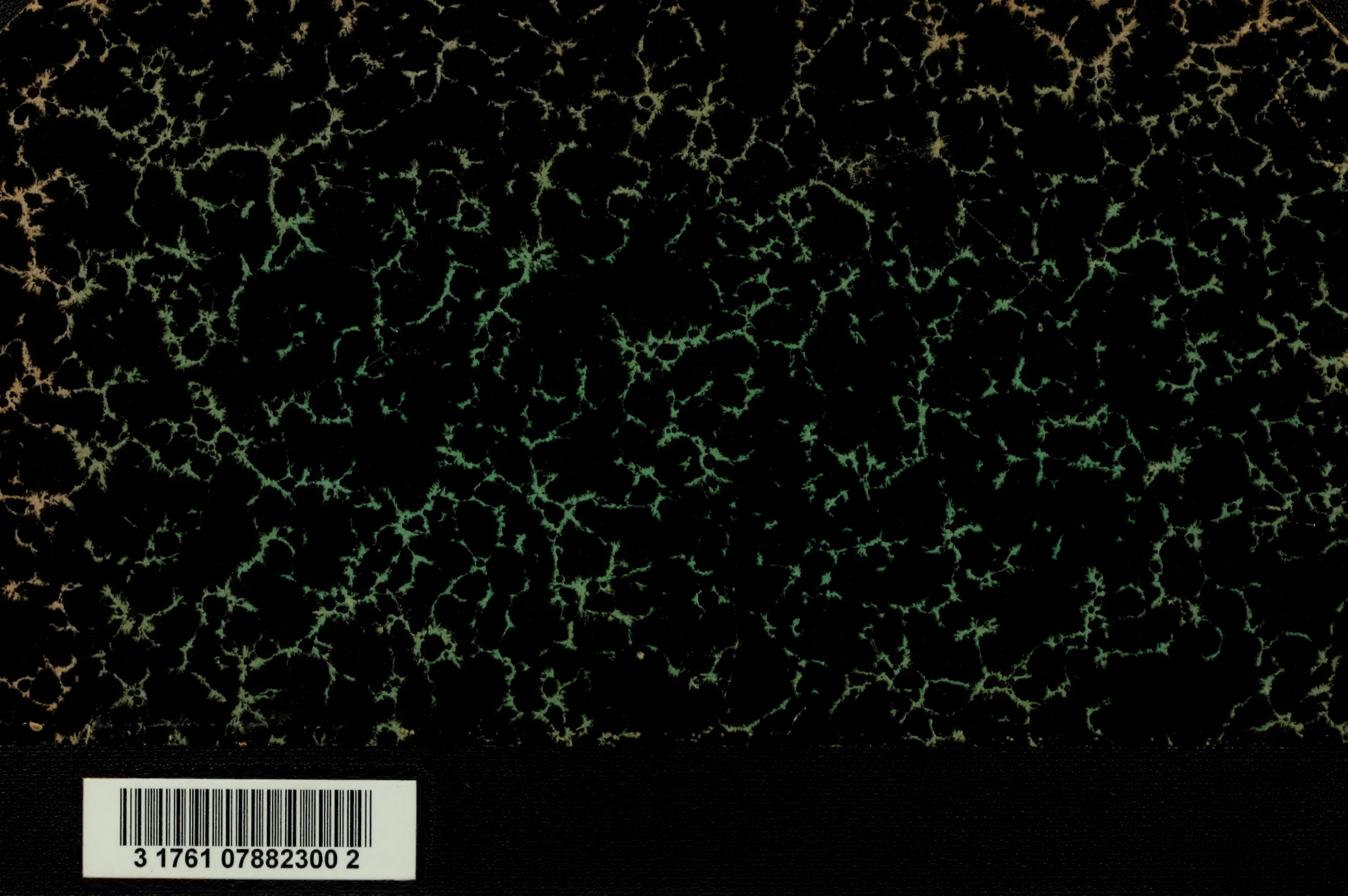
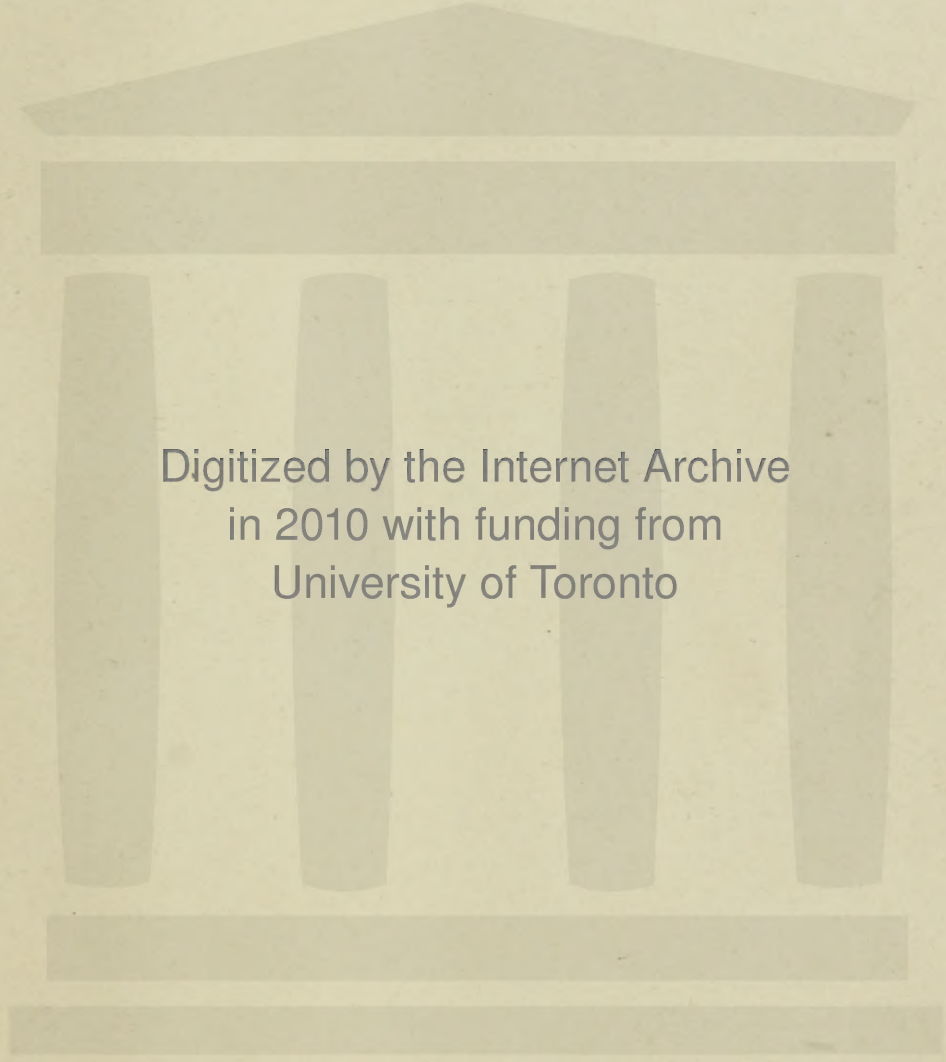


3 1761 07882300 2


Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
University of Toronto

http://www.archive.org/details/diewichtigstende00rein

Nach einer Photographie von Stengel & Co. in Dresden.

Frauengasse in Danzig.

G
R

DIE WICHTIGSTEN DEUTSCHEN SEEHANDELSSTÄDTE.

EIN BEITRAG ZUR GEOGRAPHIE DEUTSCHER STÄDTE.

ABHANDLUNG

ZUR ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE

DER

HOHEN PHILOSOPHISCHEN FAKULTÄT DER UNIVERSITÄT LEIPZIG

VORGELEGT VON

RUDOLF REINHARD

AUS GREIZ.

563105
14.5.53

STUTTGART.

DRUCK DER UNION DEUTSCHE VERLAGSGESELLSCHAFT.

1901.

Inhalt.

	Seite
I. Einleitung	5
II. Lage	8
III. Häfen und Fahrrinnen nach dem Meere	30
IV. Räumliche Entwicklung der eigentlichen Ansiedelung	41
V. Charakteristische Straßenzüge	54
VI. Geographisch interessante Straßennamen	63
VII. Bemerkungen über Bauart und Baumaterial der Häuser	68
VIII. Bevölkerung	77
IX. Schluß	82

Benutzte Werke sind bei der ersten Nennung mit vollständigem Titel angegeben, bei Wiederholung in verkürzter Form. Die Nachweise der aus der deutschen Reichsstatistik entnommenen Notizen sind in folgender Weise abgekürzt:

D.R.St. 1900, II S. 4 = Deutsche Reichsstatistik 1900, II. Vierteljahrsheft S. 4.

D.R.St. N. F. 107 = Deutsche Reichsstatistik, Neue Folge Nr. 107.

I. Einleitung.

Wo auch immer des Menschen Fuß den festen Erdboden betritt, läßt er auf demselben seine Spuren zurück. Je öfter eine Stelle Menschen getragen hat, je größer die Zahl derselben gewesen ist und je länger dieselben auf ihr weilten, desto bemerkbarer und nachhaltiger werden diese Spuren sein. So können wir uns eine aufsteigende Reihe solcher Eindrücke denken, in der die Wagengleise, die ein Ansiedlerkarren in der jungfräulichen Erde zieht und die der nächste Regen wieder verwischt, oder der schmale Pfad, den sich eine Expedition mit Axt und Buschmesser durch einen Urwald bahnt, und den die Vegetation bald wieder schließt, oder die Brandstätte eines Indianerlagers die ersten Stufen darstellen und die sich fortsetzt durch das bald wieder abgebrochene Zeltdorf des Nomaden, durch die nur im Sommer bewohnte Alphütte, durch die zerstreut liegenden Bauernhöfe, durch die Dörfchen und Dörfer, Städtchen und Städte bis hinauf zu den Kolossen unserer modernen Großstädte, in denen wir das augenblickliche Maximum der Bodenbeeinflussung durch den Menschen ausgedrückt sehen. Als die letzten Stufen der angedeuteten Reihe sind die Städte von besonderem anthropogeographischen Interesse, und es ist eine wesentliche Aufgabe jeder Länderkunde, diese Gebilde nach ihrer Lage, ihrer Größe und Gestalt, ihrem Bauplan, ihrer Bauweise, ihren wirtschaftlichen Funktionen und ihren übrigen Eigentümlichkeiten zu beschreiben und zu erklären.

Die über den Gegenstand vorhandene Litteratur läßt sich im allgemeinen in zwei große Gruppen teilen. Zur ersten gehören solche Arbeiten, die nur eine einzelne Stadt beschreiben, Monographieen, wie wir sie ja von jeder bedeutenderen Stadt besitzen. Diese haben den Vorzug, daß sie auf Einzelheiten eingehen und auf alle Faktoren Rücksicht nehmen, die die Entwicklung und das Aussehen der betreffenden Stadt bedingen. Freilich haben diese Einzelbeschreibungen meist mehr den Charakter historischer als den geographischer Arbeiten. Erst aus der neuesten Zeit besitzen wir Stadtmonographieen, die das Hauptgewicht auf das geographische Moment legen, wie die Arbeiten von Buchenau [1]) über Bremen oder von Hassert [2]) über Leipzig.

Die Arbeiten der zweiten Gruppe fassen immer eine Anzahl von Städten zusammen, behandeln dieselben aber nur unter einem oder wenigen Gesichtspunkten. Zahlreich sind vor allem die Abhandlungen,

---

[1]) Buchenau, Die Freie und Hansestadt Bremen und ihr Gebiet. Bremen 1900.
[2]) Kurt Hassert, Die geographische Lage und Entwicklung Leipzigs.

die sich mit der Lage der Städte befassen. So legt schon J. G. Kohl in der ältesten der hierher gehörigen Arbeiten, in seinem Werke „Der Verkehr und die Ansiedelung der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche" das Hauptgewicht auf die Lage der Ansiedelungen, und zwar auf die mehr allgemeine Lage. Angeregt durch die Kohlsche Arbeit behandeln Güldenpenning[1]) und Schneider[2]) die Lage der Ansiedelungen an Meeresbusen. Mit den Lagemerkmalen der nächsten Umgebung, des eigentlichen Bauplatzes einer Anzahl von Städten beschäftigt sich eine treffliche Abhandlung von F. G. Hahn über „Die Städte der norddeutschen Tiefebene". Die gleiche Aufgabe hat sich eine Arbeit von Hugo Bonk über „Die Städte und Burgen in Altpreußen in ihrer Beziehung zur Bodengestalt" gestellt. Weniger zahlreich sind die Arbeiten, die sich mit der Stadtansiedelung selbst, ihrer Gestalt, ihrem Straßennetz, der Bauweise ihrer Häuser u. s. w. befassen. Joh. Fritz und im Anschluß an dessen Werk Otto Schlüter haben Untersuchungen angestellt, die sich hauptsächlich auf die alten Stadtteile unserer deutschen Städte beziehen. Andere Arbeiten, die meist aus Architektenkreisen stammen, betrachten die Stadtanlagen unter Rücksichtnahme auf die praktischen Bedürfnisse des Verkehrs oder die Anforderungen der menschlichen Wohnungen oder auch nach der künstlerisch-ästhetischen Seite hin. Es sei hier nur der Aufsätze von Buls[3]), Henrici[4]), Baumeister[5]) und Sitte gedacht. Die genannten Beispiele ergeben, daß die Arbeiten der zweiten Gruppe im Grunde auch nur Einzelbeschreibungen sind, sofern sie eben eine Anzahl von Städten nur unter einem oder wenigen Betrachtungspunkten zum Gegenstand der Behandlung machen. Solche Arbeitsteilung, wenn hier der Ausdruck erlaubt sei, ist wie für alle Wissenschaften, so auch für die Geographie nützlich und notwendig. Andererseits ist aber doch zu betonen, daß ein geographisches Objekt nur dann recht zu verstehen ist, wenn es in Beziehung gesetzt wird einmal zu Objekten gleicher oder ähnlicher Art und sodann zu allen und nicht nur zu einem der mannigfaltigen Faktoren, durch die es geographisch bedingt wird. Die einzigen Arbeiten, die die Städte in dieser zusammenfassenden Weise behandeln, sind die betreffenden Kapitel in F. Ratzels „Anthropogeographie" und „Politischer Geographie". Jedoch sind diese entsprechend der Stellung, die sie in jenen Werken einnehmen, allgemein gehalten.

Die vorliegende Arbeit will nun den Versuch machen, in der Behandlung einer bestimmten Städtegruppe die Vorteile jener beiden verschiedenen Arten von Monographieen zu verbinden. Sie will vergleichend und im Rahmen der betreffenden Gruppe zusammenfassend sein und doch dabei Rücksicht nehmen auf möglichst alle geographischen Merkmale.

---

[1]) Güldenpenning, Ueber die Besiedelung der Meerbusen. Progr. Pyritz 1883.

[2]) Schneider, Die Siedelungen an Meeresbusen in ihrer Abhängigkeit von den geographischen Bedingungen. Diss. Halle 1882.

[3]) Chr. Buls, Aesthetik der Städte. Giessen 1898.

[4]) K. Henrici, Von welchen Gedanken sollen wir uns beim Ausbau unserer deutschen Städte leiten lassen? Trier 1894.

[5]) R. Baumeister, Moderne Stadterweiterungen. Deutsche Zeit- und Streitfragen. Hamburg 1887.

Bei der Wahl unseres Gegenstandes ließen wir uns von drei Gesichtspunkten leiten: Erstens sollten die Städte der betreffenden Gruppe die Abhängigkeit von beiden Hauptformen der Erdoberfläche, von Land und Wasser zeigen; dies geschieht am deutlichsten von den an der Küste liegenden Städten, von Seestädten. Zweitens sollten dieselben möglichst mannigfaltige anthropogeographische Erscheinungen, d. h. sehr alte und vollständig neue Stadtteile enthalten. Beide finden wir am schönsten in alten Städten, die in der Gegenwart wieder in einer Periode rascher Entwicklung stehen, d. h. in Städten, die entweder schon Großstädte sind oder die im Begriff stehen, es zu werden. Endlich sollten die Städte möglichst der Heimat angehören, weil sich dann mit unseren Untersuchungen ein doppelter Nutzen verbinden läßt. Einmal erweitern wir unser Wissen vom Heimatlande und sodann unsere Kenntnis geographischer Gesetze überhaupt. Außerdem ist in diesem Falle die Möglichkeit eigener Anschauung leichter gegeben. Fassen wir die Begriffe Seestadt — Großstadt — Heimatland zusammen, so ergeben sich als Gegenstand unserer Betrachtung von selbst „die wichtigsten deutschen Seehandelsstädte". Als solche sehen wir gemäß ihrer Größe und ihrer Verkehrsbedeutung an: Bremen, Hamburg, Kiel, Lübeck, Stettin, Danzig und Königsberg. Jedoch sei erwähnt, daß zur Vergleichung und als Beispiele gelegentlich auch die kleineren, wie Emden, Rostock, Stralsund und andere herangezogen werden sollen.

Wenn wir zum Schlusse noch daran erinnern dürfen, daß in den letzten Jahrzehnten aus bekannten Gründen das Interesse des deutschen Volkes für die Wasserkante mehr und mehr gestiegen ist, und wenn man bedenkt, daß die Mehrzahl unserer großen Seestädte infolge ihres schnellen Aufschwunges in der Gegenwart in starken Veränderungen begriffen ist, durch die nicht nur viel Altes, sondern auch manche geographische Eigentümlichkeit künstlich beseitigt wird, so mag die vorliegende Arbeit auch „zeitgemäß" erscheinen.

In ihrem Gange muß sich die Behandlung unseres Gegenstandes nach den für eine geographische Betrachtung überhaupt geltenden Normen richten. Der Geograph hat bei der Erklärung einer Erscheinung immer zuerst nach dem Wo?, nach der Lage des betreffenden Objektes zu fragen [1]). Erst nach genauer Beantwortung dieser Frage wird er sich der Betrachtung und Beschreibung des Gegenstandes selbst zuwenden können. Diese hat wiederum zuerst das Ganze, die Größe und Gestalt des Objektes ins Auge zu fassen, um dann zu einer Analyse, zu den einzelnen Merkmalen desselben überzugehen [2]). Dabei ist zu beachten, daß jeder Abschnitt der Betrachtung geschehe in Erinnerung dessen, was über die Lage gesagt ist, sodaß dies immer gleichsam der Hintergrund bleibt, auf dem die einzelnen Farben des Gemäldes aufzutragen sind. Damit ist der Gang unserer Betrachtungen fest vorgeschrieben.

---

[1]) Vgl. F. Ratzel, Die Lage im Mittelpunkte des geographischen Unterrichtes. Geogr. Zeitschr. 6. Jahrg. 1900, 1. Heft.

[2]) Eine genaue „Analyse der Ansiedelung" an sich giebt Otto Schlüter in seinem Aufsatze: „Bemerkungen zur Siedelungsgeographie". Hettners Geograph. Zeitschr. 1899, S. 65.

II. Lage.

Die Erörterungen über die Lage eines geographischen Objektes haben nicht nur auf eine, sondern auf eine ganze Anzahl von Fragen Antwort zu geben.

F. Ratzel unterscheidet in seiner „Politischen Geographie“ [1]) eine allgemeine und eine besondere Lage. Von der ersten sagt er, „daß sie die wichtigsten Eigenschaften eines größeren Gebietes festhält“. Die Eigenschaften eines größeren Gebietes werden gleichzeitig zutreffen für alle kleineren Objekte, die innerhalb desselben liegen. Die allgemeine Lage eines geographischen Objektes ist also diejenige, welche dasselbe besitzt, sofern es Teil eines größeren geographischen Ganzen ist. Demgegenüber ist dann die besondere Lage die Summe derjenigen Merkmale, welche nicht mit der Lage des ganzen Gebietes gegeben sind, sondern dem einzelnen Objekte innerhalb desselben spezifisch zukommen und es von anderen unterscheiden lassen. Man könnte diese Art der Lage vielleicht auch die lokale oder Ortslage nennen.

Allgemeine und besondere Lage sind nicht entgegengesetzte oder nebeneinanderstehende Begriffe, sondern verhalten sich zu einander wie Gattung und Art, wie konzentrische Kreise von verschiedener Größe. Die besonderen Lagemerkmale eines größeren Gebietes, z. B. eines Erdteils sind wieder allgemeine für die in demselben liegenden kleineren geographischen Objekte, z. B. die Länder, die besonderen Merkmale der Länder wieder allgemeine für deren Provinzen u. s. w. So wird sich die Betrachtung der Lage eines Gegenstandes immer in einer Anzahl von konzentrischen Kreisen vollziehen müssen, deren Menge im umgekehrten Verhältnis zu der Größe des Objektes steht. Nicht immer wird es nötig sein, bei der Behandlung eines verhältnismäßig kleinen Objektes bis an den äußersten Kreis zurückzugehen, sondern man wird sich damit begnügen können, bei einer bis zu einem gewissen Grade allgemeinen Stufe zu beginnen. Bei einem Gegenstand aber, wie er unserer Behandlung vorliegt, bei einer Gruppe von Seestädten, deren Entwicklung wesentlich von klimatischen Verhältnissen und von Beziehungen zu fremden Erdteilen abhängig ist, muß die Betrachtung unbedingt mit der allgemeinsten Stufe, mit der Lage auf der Erdkugel einsetzen. Da ferner Seestädte Gebilde sind, die ihre Entstehung und Erhaltung unmittelbar dem Verkehr verdanken, so haben wir auch alle die Lage betreffenden Fragen mit Bezug auf den Vorteil oder Nachteil für den Verkehr jener Städte zu stellen und zu beantworten.

[1]) S. 237.

Demgemäß ist zuerst zu untersuchen, ob die klimatische Lage der von uns betrachteten Städte eine für den Verkehr günstige ist oder nicht; darauf ist ihre Lage innerhalb der beiden großen Formen der Erdoberfläche, des Landes und des Wassers, sofern diese Träger des Verkehrs sind, also ihre Weltverkehrslage zu erörtern. Als der eine Anfangs- und Endpunkt dieses Weltverkehrs ist für sie ihr Hinterland von besonderer Bedeutung, das ergiebt als nächsten Kreis der Betrachtung ihre Lage zum Hinterland und die Verbindung mit demselben. Sofern es sich hier um mehrere Städte handelt, die sich in die Vermittlung des Verkehrs zwischen demselben Hinterlande und dem Weltmarkte teilen, muß eine Untersuchung über die Lage der Städte zu einander ergeben, wie weit sie sich bei diesem Geschäft gegenseitig fördern oder hemmen, und schließlich ist noch ihre Lage innerhalb ihrer nächsten Umgebung, ihre etwaige Abhängigkeit von topographischen Verhältnissen, ihre Ortslage festzustellen.

1. Klimatische Lage.

Die deutsche Küste liegt ungefähr zwischen dem 53. und 56.° nördlicher Breite, also mitten in der nördlichen Hälfte der Oekumene. Damit ist sofort gesagt, daß hier alle Bedingungen für das menschliche Leben noch gegeben sind; ja, diese Bedingungen sind noch so reichlich vorhanden, daß sie die größten Bevölkerungsansammlungen in Gestalt der oben aufgezählten großen Städte entstehen ließen.

Aber dieses Gebiet ist doch bereits so weit nördlich gelegen, daß in seinen ungünstigsten Teilen klimatische Verhältnisse unter Umständen störend auf den Verkehr einwirken können. Es geschieht nämlich fast regelmäßig, daß die an der Nord- und Ostseeküste liegenden Flußmündungen und Haffe sich im Winter auf kürzere oder längere Zeit mit Eis bedecken. Das ist für die Städte, die auf jene Gewässer als auf ihre natürlichen Verkehrswege angewiesen sind, von weittragender Bedeutung. Wir wissen, daß die Temperatur im allgemeinen von Südwesten nach Nordosten zu abnimmt, da nun die deutsche Küste, während sie nach Osten schreitet, gleichzeitig nach Norden emporsteigt, so müssen die Temperaturverhältnisse für die an ihr liegenden Städte desto günstiger sein, je weiter dieselben nach Westen liegen. Genaue Beobachtungen der Eisverhältnisse an den deutschen Küsten sind leider erst seit dem Winter 1899—1900 gemacht worden, aber schon diese eine [1]) Beobachtungsperiode bestätigt die Richtigkeit der oben aus allgemeinen Temperaturgesetzen abgeleiteten Folgerungen.

Wir entnehmen das für uns Wichtigste einem in den „Annalen der Hydrographie“ Jahrg. XXVIII S. 537 veröffentlichten Bericht über „die Eisverhältnisse an der deutschen Küste im Winter 1899/1900“. Nach diesem trat der Beginn in der Behinderung der Schiffahrt durch Eis an der Nord- und Ostseeküste fast gleichzeitig ein, nämlich im

[1]) Die Ergebnisse der Beobachtungen im vergangenen Winter sind noch nicht veröffentlicht.

Anfang des Monats Dezember. Im Laufe des Winters gestalteten sich aber die Verhältnisse an beiden Küsten wesentlich verschieden gemäß den verschiedenen hydrographischen und Wärmeverhältnissen der beiden Meere. So war in der Nordsee nach mehrfachen und auch längeren Unterbrechungen durch mildes Wetter und eisfreie Zeiten die letzte winterliche Eiszeit nach dem 19. Februar als beendet zu betrachten, während an der Ostsee, besonders in deren östlichem Teile, länger anhaltende Frostperioden auftraten und an mehreren Plätzen die Eisschwierigkeiten bis tief in den März, ja selbst bis in den April hinein sich fortsetzten. Hamburg und Bremen erlitten seit Mitte Februar keine Schiffahrtsbehinderungen mehr, dagegen war die Hilfe der Eisbrecher auf dem Stettiner Haff bis zum 19. März nötig, und noch am 7. April wurde der Schiffahrtsverkehr nach Königsberg vollständig geschlossen, weil die Eisbrecher die neugebildete starke Eisdecke nicht zu durchbrechen vermochten. Bedenkt man noch, daß das Eis in den Flußmündungen der Nordsee nie so stark wird, daß es nicht von den modernen sehr kräftigen Eisbrechern geöffnet werden könnte, so ergiebt sich in klimatischer Hinsicht ein großer Vorteil für die an der Nordsee gelegenen Städte gegenüber denen der Ostsee, besonders den östlichsten derselben.

2. Weltverkehrslage.

Wenn wir die von uns betrachteten Städte Seestädte nennen, so ist damit schon ein wichtiges Merkmal ihrer Verkehrslage ausgesprochen. Sie liegen an der Küste, an einem Orte also, an dem der Verkehr gezwungen ist, seine Vehikel zu wechseln. Die dadurch entstehende Verzögerung und der Bedarf zahlreicher Menschenhände, um diese Verzögerung möglichst zu verkürzen, lassen Handelsplätze entstehen. Diese werden desto zahlreicher und desto bedeutender an einer Küstenstrecke sein, je zahlreicher und bedeutender die Handelswege sind, die dieselbe berühren.

Die Nordsee steht nach Norden und — was für den Verkehr wichtiger — nach Süden durch den Kanal in offener Verbindung mit dem Atlantischen Ozean, der noch immer seine Vorherrschaft als Hauptschauplatz des Weltverkehrs behauptet, wenn auch die Anzeichen zu Gunsten des Stillen Ozeans immer häufiger werden. Dadurch nehmen die Städte der Nordsee unmittelbar Anteil an jener Fülle von Beziehungen, die zwischen dem Westrand Europas und dem Ostrand Amerikas bestehen, und die nicht nur einen regen überseeischen Verkehr veranlassen, sondern auch auf den Küstenverkehr außerordentlich fördernd einwirken. Die Ostsee aber ist durch die Halbinsel Jütland vom offenen Ozean getrennt und hat wie in physischer, so auch in verkehrsgeographischer Beziehung einen Binnenmeercharakter. Am deutlichsten kommt der Unterschied beider Meere in der Thatsache zum Ausdruck, daß der Seeverkehr an der deutschen Nordseeküste im Jahre 1898 dem Raumgehalt der Schiffe nach gerade doppelt so groß war, als der an der deutschen Ostseeküste [1]). Und diese Differenz muß noch größer er-

[1]) D.R.St. 1900, II, 38 ff.

scheinen, wenn man bedenkt, daß die ganze Verkehrssumme dort fast ausschließlich von Hamburg und Bremen absorbiert wird, während sie sich hier auf fünf, wenn wir Rostock und Saßnitz [1]) noch hinzunehmen, auf sieben Plätze verteilt.

Eine wesentliche Verbesserung der Weltverkehrslage erfuhren natürlich die Ostseeplätze durch den 1895 vollendeten Durchstich des Kaiser-Wilhelm-Kanals, der den vom Nordmeer nach der Ostsee gehenden Schiffen den zeitraubenden und verhältnismäßig gefährlichen Umweg um das Kap Skagen erspart. Aber natürlich kann eine solche Wasserstraße eine breite Verbindung, wie sie der Aermelkanal bietet, noch nicht ersetzen. Die durch das zweimalige Durchschleusen der Schiffe entstehende Verzögerung und die Kanalabgaben sind auch noch, wenn auch nur geringe Hindernisse der Schiffahrt. Dazu kommt, daß das Ansegelungsgebiet in der Elbmündung infolge häufiger Stürme nicht allzu günstig ist und daß andererseits gerade in den Monaten der stärksten Ausfuhr, zur Zeit der ostdeutschen und russischen Getreideernte die Witterungsverhältnisse eine Umsegelung des dänischen Kaps gestatten. Infolgedessen wird der Kaiser-Wilhelm-Kanal sogar von einem nicht geringen Prozentsatz der zwischen der Nord- und Ostsee verkehrenden Schiffe überhaupt nicht benutzt. Im Jahre 1898 betrug dieser Teil dem Raumgehalte der Schiffe nach etwa 40 % [2]), und zwar waren es meist große Schiffe, deren Ladung einen längeren Transport ohne Schaden aushalten konnte, die den Umweg nach Norden vorzogen. In der That betrug die Steigerung des gesamten Ostseeverkehrs in den Jahren 1894—1898 nur 3,49 %, und wenn wir die des Nordseeverkehrs von 16,74 % dagegen halten [3]), so muß man wohl den größten Teil jenes Wachstums des Ostseeverkehrs der allgemeinen Verkehrszunahme zuschreiben und kann nur einen kleinen Teil der direkten Wirkung des Kaiser-Wilhelm-Kanals zu gute rechnen [4]). Bei den Größen unserer heutigen Weltverkehrsbahnen sind so kurze Strecken wie unsere deutsche Küste nur von geringem Einfluß. Nicht weil die Ostseeküste weiter vom Atlantischen Ozean entfernt liegt, hat sie einen bedeutend geringeren Handel als die Nordseeküste, sondern weil diese vor ihr liegt. Dem vom Atlantischen Ozean kommenden Verkehr ist in der Elbmündung zum ersten Male Gelegenheit geboten, tief in das Herz Deutschlands einzudringen, und diese Gelegenheit benutzt er in ausgiebigster Weise. Hamburg würde wahrscheinlich auch dann den weitaus größten Verkehr unter den deutschen Seestädten aufzuweisen haben, wenn die jütische Halbinsel nicht existierte und Nord- und Ostsee ein zusammenhängendes Meer wären.

---

[1]) Der Verkehr von Saßnitz war in den letzten Jahren infolge des gesteigerten Bäderbesuches, besonders durch die Berliner, ein außerordentlich lebhafter.

[2]) Die Zahl macht nicht Anspruch auf vollständige Genauigkeit. Sie wurde gefunden nach den Angaben der D.R.St. durch eine Vergleichung der Frequenz des Kanals im Jahre 1898 und des Verkehrs der einzelnen deutschen Seehäfen in demselben Jahre mit denjenigen Hafenplätzen, nach und von denen der kürzeste Weg durch den Kanal führt.

[3]) D.R.St. 1900, II. 39.

[4]) Ungleich größer ist die strategische Bedeutung des Kaiser-Wilhelm-Kanals.

In früheren Zeiten lagen freilich die Verkehrsverhältnisse an unserer deutschen Küste wesentlich anders. Im späteren Mittelalter hatte der norddeutsche Kaufmann die Aufgabe, den Verkehr zwischen Südeuropa und den nordischen Ländern: Rußland, Skandinavien und Dänemark (über Flandern) zu vermitteln. Dafür lagen natürlich die Ostseestädte günstiger als die weiter entfernten westlichen Nachbarorte. Damals war die Ostseeküste der dem Verkehr zugewandte Teil der deutschen Wasserkante. Der Verkehr zwischen England und Südeuropa aber und zwischen England und Deutschland geschah über die dafür äußerst günstig gelegenen niederländischen Städte. So hatte gerade diejenige deutsche Küstenstrecke, die jetzt in Bezug auf den Verkehr die wertvollste ist, damals die geringste Bedeutung. Deshalb spielen in der Geschichte der Hansa die Ostseestädte eine viel größere Rolle als Hamburg und Bremen, und daß Lübeck lange Zeit das Haupt des Bundes war, ist zum Teil eine Folge seiner hervorragend günstigen Lage, zum Teil aber auch nur ein besonders starker Ausdruck für das Uebergewicht der Ostseestädte überhaupt. Danzig übertraf z. B. noch im Anfang des 17. Jahrhunderts Städte wie Straßburg, Nürnberg und Breslau [1]) an Einwohnerzahl und hatte noch in der Mitte des 19. Jahrhunderts weniger Einwohner als zu jener Zeit: 1625: 75000 Einwohner [2]); 1855: 55076 Einwohner (1858 allerdings schon 76795 Einwohner [3]). Ebenso hat Lübeck wahrscheinlich erst in der Gegenwart die Bevölkerungszahl seiner ersten Blüte wieder erreicht (1890 noch 63590 Einwohner). Der Niedergang des deutschen Seehandels infolge der Umwandlung des Handels innerhalb bestimmter Kulturkreise und auf bestimmten Straßen in einen Welthandel und infolge der isolierten politischen Stellung jener Städte [4]), sowie der allmähliche Wiederaufschwung desselben zunächst in den Nordseestädten im Wettkampfe mit den holländischen und besonders englischen Nachbarn kann hier nicht näher geschildert werden.

3. Lage zum Hinterland.

Das Meer mit seinen Verkehrsbahnen und die überseeischen Länder bilden aber nur einen Teil der Fläche, auf der sich der von einer Seestadt vermittelte Verkehr bewegt. Die von fremden Ländern eingeführten Waren setzen ein Absatzgebiet, die nach jenen hingebrachten ein Produktionsgebiet voraus. Beide werden gebildet durch das Hinterland der betreffenden Küste. Ein solches wird bei sich gleich bleibenden Bedingungen natürlich desto wichtiger sein, je größer es ist. Da sich nun Europa von Osten nach Westen verjüngt, so müßte der östliche Teil der deutschen Küste in dieser Beziehung vor dem westlichen begünstigt sein.

---

[1]) Dr. S. Jastrow, Ueber Welthandelsstraßen in der Geschichte des Abendlandes. Volkswirtsch. Zeitfragen 1887 S. 46.

[2]) H. Bonk, Die Städte und Burgen in Altpreußen etc. Altpreußische Monatsschr. 1895 H. III. S. 245.

[3]) Stat. Jahrbuch deutscher Städte. 7. Jahrg. 1898 S. 253.

[4]) Jastrow, a. a. O. S. 52.

Da aber die Warenüberführung in ein fremdes Land immer mit einer Zollbelegung verknüpft ist, so wird der Produzent, der seine Ware in überseeische Länder ausführen will, dieselbe möglichst innerhalb des Landes, in dem sie produziert ist, ans Meer zu bringen suchen. Andererseits wird eingeführte Ware für den Käufer desto teurer und damit desto weniger absatzfähig, je mehr Zollgrenzen sie passiert. Mit anderen Worten: eine Küste wird immer zum großen Teil auf das ihr politisch zugehörige, also die deutsche Küste auf das deutsche Hinterland angewiesen sein. Deutschlands Gestalt ist aber gleichsam die Umkehrung von der Europas, sie verjüngt sich im allgemeinen in der Richtung von Westen nach Osten. Daraus ergiebt sich wieder ein Vorteil für die Plätze der Nordseeküste.

Die Größe des Nutzens, den die deutsche Küste von fremden Ländern erzielt, hängt natürlich ganz ab von dem mehr oder minder freundschaftlichen Verhältnis derselben zu Deutschland; und Städte, die in ihrem Verkehr zu einem größeren Teil auf fremde Gebiete angewiesen sind, werden politische Veränderungen in dieser Beziehung stark fühlen. Ohne auf zahlreiche Fälle aus der früheren Vergangenheit Danzigs und Königsbergs einzugehen, sei nur daran erinnert, welchen Niedergang der Handel beider Städte durch den deutsch-russischen Zollkrieg und durch den Uebergang Deutschlands vom Freihandel zum Schutzzoll am Ende der siebziger Jahre erfuhr[1]). Selbst die Handelsverträge des letzten Jahrzehntes konnten die russische Regierung nicht hindern, die Getreide- und Holzausfuhr ihres Landes von den deutschen Häfen nach den russischen Ostseeplätzen Riga, Rewal und Libau und nach Odessa abzulenken. Wie sehr aber der Mangel eines politischen Hinterlandes fühlbar werden kann, zeigt Memel, das trotz seiner günstigen Lage an der Ausmündung des Kurischen Haffs und am Ende des Njemensystems doch zu keiner Bedeutung gelangen konnte.

Eine Stadt wird ihr Hinterland desto besser ausnützen können, in je besserer Verbindung sie mit ihm steht; heutzutage kann beinahe jeder Ort der Küste mit dem Inneren des Landes durch Eisenbahnen bequem verbunden werden. Libau wurde nur durch seine bequeme Bahnverbindung mit dem Inneren Westrußlands und mit Moskau ein gefährlicher Konkurrent der deutschen Ostseeplätze, und ebenso begann Kiels Aufschwung im Handel mit der Vollendung seiner Bahn nach Altona. Die übrigen hier in Rede stehenden Städte aber hatten ihre Verkehrsbedeutung lange vor dem Gebrauch der Eisenbahnen und verdanken dieselbe, soweit sie vom Hinterlande abhängt, hauptsächlich ihrer natürlichen Verbindung mit demselben durch die großen Ströme, an deren Mündung sie liegen. Nur Lübeck ist bloß durch einen Kanal und durch Landwege mit seinem westelbischen Hinterlande verknüpft.

Jene Ströme sind hinsichtlich ihrer Größe und der damit gewöhnlich korrespondierenden Brauchbarkeit für die Schiffahrt und hinsichtlich der Länder, die sie durchfließen, außerordentlich verschieden und haben

---

[1]) Vgl. R. Armstedt, Geschichte der königl. Haupt- und Residenzstadt Königsberg in Pr. Stuttgart 1899 S. 324.

demgemäß auch in verschiedenem Grade vorteilhaft auf die an ihrer Mündung liegenden Städte eingewirkt.

Es kann hier natürlich nur eine kurze Uebersicht dieser Verhältnisse gegeben werden.

Nach den „Tabellarischen Nachrichten über die flößbaren und die schiffbaren Wasserstraßen des Deutschen Reiches“ von Viktor Kurs (Berlin, 1894) S. 161 haben die schiffbaren Strecken der hier in Betracht kommenden Stromgebiete innerhalb des deutschen Gebietes folgende Längen:

in den Gewässern östlich des Weichselgebietes:	850,13	km;
im Stromgebiet der Weichsel:	806,20	„
„ „ „ Oder:	2716,50	„
„ „ „ Elbe:	3292,31	„
„ „ „ Weser:	1059,30	„

Der große Unterschied zwischen dem Weichselgebiet und den Gewässern östlich der Weichsel (also hauptsächlich Pregel und Memel) einerseits und den drei Gebieten der Oder, Elbe und Weser andererseits fällt sofort auf. Dieser Unterschied wird noch größer, wenn man erwägt, daß der Pregel nur in seinem unteren Laufe bis Tapiau dem Großschiffahrtsverkehr dient, während der obere Teil von dem genannten Orte bis zum Anfangspunkte der Schiffbarkeit bei Insterburg nur lokale Bedeutung hat. Dazu kommt, daß auf den russischen Teilen der Memel und der Weichsel die Schiffahrt infolge mangelhafter Regulierung mit großen Schwierigkeiten verknüpft ist und verhältnismäßig viel Zeit in Anspruch nimmt [1]).

Es ist wohl selbstverständlich, daß dieser Unterschied wesentlich zu dem Uebergewicht Hamburgs, Stettins und Bremens über Danzig und Königsberg in Bezug auf Verkehrsbedeutung beigetragen hat. In ähnlicher Weise ist Hamburg wieder Bremen und Stettin überlegen, da die Elbe nicht nur innerhalb Deutschlands eine längere schiffbare Strecke hat als die Weser und die Oder, sondern auch noch einen großen Teil des böhmischen Verkehrs beherrscht.

Weiter ist die Beschaffenheit der von den betreffenden Wasserstraßen durchströmten Gebiete wichtig. Ein Kriterium für die Produktionskraft und die Absatzfähigkeit eines Landes haben wir in der Dichte der Bevölkerung. Nehmen wir eine Volksdichtekarte von Mitteleuropa zur Hand, so sehen wir, daß von den hier in Betracht kommenden Strömen Pregel und Weichsel durch nur mäßig bevölkerte Gebiete strömen. Dem entspricht, daß der Güterverkehr auf beiden Flüssen, besonders auf der Weichsel, überwiegend land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse bewegt [2]). Auch das Verkehrsgebiet der Oder ist zum weitaus größten Teil unter Mittel bevölkert, aber dafür gehören ihm zwei wichtige Dichtigkeitsmaxima an: einmal das der Schiffahrt seit der Fertigstellung des Breslauer Umgehungskanals und des Koseler

[1]) D.R.St. 1900, II S. 8 ff.

[2]) Schwabe, Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Berlin 1899 S. 101.

Hafens [1]) im vollsten Umfang erschlossene oberschlesische Steinkohlengebiet, und dann, was für Stettin besonders wichtig, ein Teil des Verkehrsgebietes der Reichshauptstadt.

Die Weser durchfließt in Hessen, Thüringen, Westfalen und Hannover zahlreiche Gebiete, deren Bevölkerungsdichte über dem Mittel liegt.

Am meisten begünstigt sehen wir aber wiederum die Elbe. Abgesehen von einer kleinen Strecke (etwa zwischen Torgau und Wittenberg) durchfließt sie von ihrer Quelle bis nach Magdeburg ohne Unterbrechung ein reich bevölkertes Gebiet, in dem sogar einige bedeutende Dichtigkeitsmaxima liegen; zuerst das von Prag, dann das des Königreichs Sachsen und schließlich das von Magdeburg. Zum Elbgebiet gehören ferner die Dichtigkeitszentren von Naumburg und Halle, die durch die von Naumburg an schiffbare Saale [2]) mit der Elbe verbunden sind. Endlich teilt sich die Elbe mit der Oder in den Großverkehr der Reichshauptstadt.

So sehen wir auch in Bezug auf das Hinterland und die Verbindung mit demselben die Nordsee in großem Vorteil vor dem Ostmeer. Dieser Vorteil aber ist tief begründet in der topographischen Beschaffenheit Deutschlands. Für diese ist charakteristisch einmal die allgemeine Abdachung nach Nordwest und dann jene beiden Grundrichtungen, die wir als die herzynische und erzgebirgische oder rheinische zu bezeichnen gewohnt sind. Gerade in den Mittelgebirgen liegen infolge des natürlichen Reichtums derselben an Kohlen und Eisen die meisten Dichtigkeitszentren Deutschlands. Aus diesen heraus suchen sich die Flüsse ihren Weg nach Norden. Während sie aber die Züge erzgebirgischer Richtung durchbrechen, werden sie durch die herzynischen Züge nach Nordwesten gelenkt, so daß jene Richtung für Deutschlands Ströme die charakteristische ist. Vom Meere aus gesehen, schneiden sie gleichsam diagonal nach Südosten in Deutschland ein; dadurch werden große Teile Mittel- und sogar Ostdeutschlands, die der geographischen Länge nach hinter der Ostsee liegen, Hinterland für die Nordsee. Mit den Flüssen haben auch die Landverkehrswege diese Tendenz nach Westen angenommen, und diese ist selbst an den Hauptlinien der Eisenbahn, wenn auch nicht so auffallend wie bei den Flüssen, so doch noch deutlich genug zu erkennen. Endlich wird der Zug des Verkehrs nach Westen noch unterstützt durch die ostwestlich führenden Kanalverbindungen im mittleren Deutschland. Erinnert man sich schließlich noch einmal der Thatsache, daß die Nordsee als das unmittelbar zum Weltmarkt gehörende Meer an sich für den Verkehr verlockender ist als die Ostsee, so ist erklärlich, warum der deutsche Verkehr in dichteren Strömen auf jene trifft, und warum die in den Mündungen von Elbe, Weser und Rhein liegenden Handelsplätze bedeutender sein müssen als ihre Schwestern im Osten.

Daß die bedeutenden deutschen Seestädte im Hintergrunde der großen Buchten liegen, welche die deutsche Küste bildet, daß sie also

---

[1]) D.R.St. 1900, II, 10.

[2]) Die Saale ist von Naumburg an für Fahrzeuge von 300 t schiffbar. Kurs, Tabell. Nachrichten. Karte 3.

alle mehr oder weniger die Vorteile der „Meerbusenspitzenlage“ genießen, ist oft ausgesprochen worden und sei hier nur erwähnt. Vom Seeverkehr werden so gelegene Orte aufgesucht, weil er möglichst weit in das Land einzudringen sucht, und der Landverkehr strebt ihnen zu, weil sie für das Hinterland im allgemeinen die nächsten, also die am schnellsten zu erreichenden Punkte der Küste bilden. Noch energischer wird der Verkehr vom Hinterlande auf diese Punkte hingelenkt, wenn zu ihnen natürliche Wege in Gestalt großer Ströme führen; darum liegen auch in denjenigen Buchten der deutschen Küste, in die zwei Ströme münden, zwei Städte von hervorragender Bedeutung, Hamburg und Bremen in der Helgoländer, Danzig und Königsberg in der Danziger Bucht. In besonderem Maße genießen die Vorteile der Meerbusenspitzenlage Hamburg, Lübeck und Königsberg, weil sie nicht nur im Hintergrunde gewöhnlicher Meeresbuchten, sondern im Scheitelpunkte großer Küstenwinkel gelegen sind. Für Hamburg und Lübeck ergiebt sich diese Thatsache ohne weiteres, und auch von Königsberg läßt sie sich aussprechen, denn diese Stadt liegt ungefähr an der Stelle, wo die Ostseeküste aus der nordwestlichen entschieden in die nördliche Richtung übergeht. Mit der Winkellage verbindet sich bei Hamburg und Lübeck die Isthmuslage, weil die Scheitel der Winkel, in denen jene Städte liegen, einander entgegengerichtet sind. Die Lübecker Bucht zielt lotrecht auf die Elbmündung, sodaß Lübeck von der Elbe bei Geesthacht nur 52 km entfernt ist [1]), und hat überdies noch eine Fortsetzung in der Stecknitzsenke, die schon seit einem halben Jahrtausend von der Schiffahrt benutzt wird. Durch ihre Winkellage sind Hamburg und Lübeck Brennpunkte für den Verkehr zwischen dem Meer und dem Hinterlande, durch ihre Isthmuslage für den Verkehr zwischen Nord- und Ostsee. Den Hauptnutzen von diesem Isthmusverkehr hatte in alten Zeiten Lübeck, da es Hamburg insofern überlegen war, als es an dem damals verkehrsreicheren Meere und in größerer Nähe der für den Handel hauptsächlich in Betracht kommenden nordischen Länder lag. Als dieser Vorteil mit der Wanderung des Weltmarktes nach Westen Hamburg zufiel, mußte diese Stadt Lübeck bald überflügeln. J. G. Kohl bezeichnet in seinem Buche über den Verkehr und die Ansiedelungen S. 392 auch Königsberg als eine Isthmusstadt, H. Bonk tritt aber dieser Ansicht entgegen. Einmal fehle dem Samland ein wichtiger Faktor zum Isthmus, nämlich die Verbindung zweier Länder, und sodann geschehe der Verkehr zwischen Frischem und Kurischem Haff durch Pregel und Deime ohne Umladung, während die echte Isthmusstadt ja erst infolge des Aufenthaltes beim Umladen vom Seeschiff in das Flußfahrzeug oder in das Landverkehrsmittel entstehe [2]). Wir möchten uns dieser Auffassung anschließen und Königsberg nicht zu den Isthmusstädten rechnen. Dafür hat aber Königsberg noch einen anderen, besonderen Lagevorteil für sich. Es liegt nämlich schon so weit südlich, daß sein Vorhafen Pillau von Norden

[1]) Die freie und Hansestadt Lübeck. Von einem Ausschuß der geograph. Gesellschaft zu Lübeck 1890 S. 26.

[2]) Dr. H. Bonk, Die Städte und Burgen in Altpreußen etc. S. 232 Anm. 1.

her gerechnet der erste Mündungshafen der Ostee ist, der im Winter fast niemals vereist, so daß der russische Warenverkehr während einiger Monate des Jahres trotz alles Sträubens der Regierung den deutschen Hafen benutzen muß.

4. Lage der Städte zu einander.

Sobald die Bedingungen für eine gewisse Stadtart innerhalb eines größeren Gebietes gegeben sind, können daselbst mehrere Städte gleicher Gattung entstehen. Diese alle werden zur Förderung ihrer Entwicklung bemüht sein, ihre Interessensphären auf ein möglichst großes Gebiet auszudehnen, was zur Folge haben muß, daß dieselben sich bald berühren. Die Stellung, die die betreffenden Städte dann zu einander einnehmen, kann eine doppelte sein. Entweder sie werden sich gegenseitig fördern, in freundschaftlichem Verhältnis zu einander stehen, oder sie werden sich hemmen, die eine die Entwicklung der anderen stören.

Für beide Fälle geben die deutschen Seestädte Beispiele. Die gemeinsame Lage am Meer ließ sie gleiche Interessen und damit auch gemeinsame Feinde haben. Dieselben waren im Mittelalter einmal die Seeräuber und diejenigen geistlichen oder weltlichen Mächte, die ihnen durch Abgaben und Zölle ihren Gewinn zu schmälern suchten, und sodann die handeltreibenden benachbarten Nationen, besonders Engländer, Dänen und Schweden. Gegen diese gemeinsamen Feinde halfen sie sich gegenseitig, indem sie zur Erhöhung ihrer Macht sich untereinander verbanden, ein Verfahren, wofür der Hansabund das bekannteste Beispiel ist. Gegenseitige Förderung bedeutet auch der Verkehr, den die deutschen Küstenstädte untereinander von jeher pflegten und noch pflegen, und bei dem natürlich immer ein Vorteil für beide Teile herauskommt.

Interessanter sind die Fälle, in denen zwei einzelne Städte durch ihre Lage aufeinander angewiesen sind. Hamburg und Lübeck haben Jahrhunderte lang in Wechselbeziehung gestanden. Hamburgs Bestimmung zur Handelsstadt durch Gründung der Neustadt (des jetzigen Nikolaikirchspieles) ist aufs engste verknüpft mit dem Emporkommen Lübecks, das einen Hilfsort an der Nordsee brauchte [1]). Umgekehrt hat Lübeck, als sein Glanz bereits vor dem der Nordseestadt verblichen war, noch lange Zeit ausschließlich von deren Kommissionshandel nach der Ostsee gelebt.

In der Gegenwart haben wir die deutlichsten Beispiele solcher Wechselbeziehung in dem Verhältnis der großen Handelsplätze zu ihren Mündungshäfen. Diese verdanken jenen ihre Existenz und haben dafür die Pflicht, ihre Mutterstädte in der Bewältigung des Handels zu unterstützen. Sie bilden die Umschlagsplätze für diejenigen Schiffe, die wegen zu großer Fahrtiefe die Hauptplätze nicht erreichen können, und leisten im Falle der Vereisung des Flußlaufes für jene sogar vollständigen Ersatz.

---

[1]) Hindrichson, Zur Lage des ältesten Hamburg S. 11.

Aber die Mutterstädte dulden diese Unterstützung nur ungern, weil ihnen dadurch ein Teil ihres Handelsgewinnes verloren geht. Für sie sind die Vorhäfen nur notwendige Uebel, hervorgerufen durch eine Schwäche ihrerseits, die abzulegen sie beständig bemüht sind.

Ueberhaupt unterstützt eine Stadt naturgemäß eine andere nur dann, wenn sie dazu gezwungen ist, oder wenn ihr selbst daraus Vorteile erwachsen. Wo dies nicht der Fall ist, ist ihr ein benachbarter Ort nicht nur gleichgiltig, sondern sie wird in demselben vielmehr ihren natürlichen Gegner erblicken, gegen den sie sich zu wehren hat. So entsteht der Konkurrenzkampf. Dieser ist im Interesse des allgemeinen Aufschwunges wünschenswert, solange er mit rechtlichen Mitteln geführt wird. Diese Mittel bestehen darin, daß jede Stadt die Bedingungen für den Handel innerhalb ihres Wirkungskreises möglichst günstig gestaltet und so den Verkehr an sich lockt. Der Umstand, daß für Handelsstädte die Möglichkeit gegeben ist, die ihnen von der Natur gegebenen Existenzbedingungen auf künstliche Weise erheblich zu vermehren, läßt den Kampf zwischen solchen Plätzen meist recht lebhaft werden und manchmal sogar in Ungerechtigkeit und offene Gewaltthätigkeit ausarten.

So ist denn auch die Geschichte unserer norddeutschen Seestädte zum Teil die Geschichte eines erbitterten Bruderkrieges, dessen Kunde bis in die Sage zurückreicht: Stettin soll erst lebensfähig geworden sein, nachdem seine alte Feindin Vineta in den Fluten der Ostsee versunken war [1]). Uns interessiert dieser Kampf natürlich nur, sofern er direkt ein Ausdruck der Lage jener Städte ist, und sofern Veränderungen verkehrsgeographischer Verhältnisse mit demselben verbunden waren.

Den großen Handelsplätzen in den deutschen Flußmündungen hat die Natur gleichsam die Berechtigung zu ihrer Existenz mit in die Wiege gegeben. Neben diesen konnte darum niemals eine zweite Stadt zu annähernd gleicher Bedeutung gelangen. Wo aber der Versuch entgegen den natürlichen Verhältnissen gemacht worden ist, mußte er scheitern oder konnte wenigstens nur teilweise gelingen. Die „Löwenstadt", die Heinrich der Löwe als Konkurrenzort Lübecks weiter oberhalb an der Trave anlegte, die „Jungstadt", die der deutsche Ritterorden als Gegengewicht gegen die immer mächtiger werdende „Rechte Stadt" Danzig gründete, und die bis halbwegs nach Neufahrwasser reichte, also schon eine bedeutende Ausdehnung hatte, gehören beide jetzt der Geschichte an. Der Löwenstadt wurde von Lübeck der Handel abgeschnitten, die Jungstadt von Danzig mit Waffengewalt zerstört [2]). Altona entstand unter den heftigsten Widersprüchen und Angriffen Hamburgs [3]) und hat bis in die neuste Zeit unter dem Drucke der großen Nachbarstadt zu leiden gehabt [4]). Daß es trotzdem zu einer

---

[1]) W. H. Meyer, Stettin in alter und neuer Zeit. Stettin 1887 S. 2.

[2]) Hans Prutz, Danzig, das nordische Venedig. Eine deutsche Städtegeschichte. Hist. Taschenbuch. 4. Folge, 1868 S. 79.

[3]) C. F. Gaedechens, Histor. Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg 1880 S. 109.

[4]) In den Jahren von 1891—1898 ist Altona im Seeverkehr um 47,07 % zurückgegangen. (Vgl. D.R.St. II, 1900 S. 43.)

gewissen Bedeutung gelangen konnte und sogar seit 1885 zu den deutschen Großstädten gehört [1]), kann uns nicht verwundern, wenn wir bedenken, daß es ja von Natur ebenso günstig gelegen ist wie Hamburg und daß es allezeit von den holsteinischen und später von den preußischen Behörden kräftig unterstützt wurde.

Aber auch auf die weiter entfernt liegenden, nicht so unmittelbar konkurrenzgefährlichen Nachbarstädte dehnte sich dieser Kampf aus. Als Stettins Handel durch Stargard bedroht schien, haben die Stettiner einfach jene Stadt geplündert und zerstört [2]). Danzig und Elbing lebten ein Jahrhundert lang in heftiger Fehde wegen des Besitzes der Montauer Spitze an der Wurzel des Weichseldeltas, und jenachdem die Flußgabelung in den Händen der einen oder der anderen Stadt war, wurde die Hauptwassermasse der Weichsel oder der Nogat zugeleitet [3]). Im 16. Jahrhundert schlossen die Danziger, um den Handel der Königsberger an sich zu ziehen, das Pillauer Tief. „Bei diesem sauberen Geschäft erfuhren die betriebsamen Herren eine Heimsendung aus des Hochmeisters Strandkanonen [4])."

Dieser Kampf, der nach dem eben Gesagten in alten Zeiten vielfach in kleinlicher und gewaltthätiger Weise geführt wurde, hat sich fortgesetzt bis in unsere Tage. Er ist zwar friedlicher geworden — an die Stelle der bewaffneten Macht ist die finanzielle Kraft getreten — aber er wird jetzt nicht minder scharf geführt als ehedem. Ja man kann sagen, daß in der Gegenwart, wo die vervollkommnete Technik einer Stadt tausend Gelegenheiten giebt, von der Natur ihr versagte Vorteile sich künstlich zu schaffen, der Wettkampf heißer denn je tobt.

Großartige Bauunternehmungen, besonders Strom- und Kanalbauten, sind die Mittel dieses Kampfes. Hamburgs vielgerühmte Verbesserungen in dem Fahrwasser und den Häfen der Elbe waren nicht nur direkte Veranlassung für gleiche Unternehmungen in der Wesermündung von seiten Bremens, sondern auch Ansporn und Vorbild für ähnliche Verbesserungen in allen Strommündungen der deutschen Ostsee. Lübecks Niedergang war besiegelt, seitdem der Schwerpunkt des Verkehrs für Deutschland in der Nordsee lag, aber seine Bedeutung als Handelsstadt wurde fast völlig untergraben, als Kiel im Jahre 1844 eine Bahn nach Altona erhielt, während die beabsichtigte Verbindung Lübecks mit Hamburg seitens der dänischen Regierung verhindert wurde [5]). Denn dadurch wurden die natürlichen Vorteile Lübecks — die Isthmuslage und der Anteil am west- und mitteldeutschen Hinterlande — künstlich auf Kiel übertragen. Erst durch die Erbauung der vorher verweigerten Strecke im Jahre 1865 und noch mehr durch die im vorigen Jahre geschehene Vollendung des Elbtravekanals ist Lübeck wieder konkurrenzfähig geworden. Beide Straßen machen die alte Hansestadt wieder fähig, ihre Isthmuslage auszunützen, die sie von Natur in viel

---

[1]) Stat. Jahrb. deutscher Städte, 7. Jahrg. 1898 S. 253.
[2]) W. H. Meyer, Stettin in alter und neuer Zeit. Stettin 1887 S. 13.
[3]) L. Passarge, Aus dem Weichseldelta. Berlin 1857 S. 224 ff.
[4]) H. Bonk, Städte und Burgen in Altpreußen, S. 232 Anm. 2.
[5]) Dr. Wehrmann, Die Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnverbindungen Lübecks. Zeitschr. des Ver. f. Lüb. Gesch. u. Altertum, Bd. V. S. 43 ff.

höherem Maße besitzt als irgend eine Stadt an der Ostküste Jütlands. Wenn ein so kleines Staatswesen wie Lübeck die ungeheuren Kosten von 30 000 000 Mark nicht gescheut hat [1]), um an Stelle des für den heutigen Binnenschiffahrtsverkehr nur noch wenig brauchbaren Trave-Stecknitz-Kanals einen Wasserweg zu schaffen, der die meisten deutschen künstlichen Wasserstraßen an Tauglichkeit weit übertrifft [2]), so beweist dies, daß Lübeck seine Hoffnungen auf eine neue Blüte ausschließlich an die Ausnützung jenes Lagevorteils knüpft. Stettins Wachstum in den letzten Jahrzehnten steht, wie wir oben bemerkten, in engster Beziehung zu der Entwicklung der Reichshauptstadt. Seit den letzten Jahren aber wird ihr der verkehrsgeographische Besitz derselben, soweit er auf der Ausnützung von Wasserstraßen beruht, mehr und mehr von Hamburg streitig gemacht. Zwar liegt Stettin Berlin bedeutend näher als Hamburg und ist auch durch den Finowkanal direkt mit dieser Stadt verbunden, aber die Verbindung Berlins durch Havel, Plauerkanal und Elbe mit Hamburg ist bedeutend besser als die mit der Oder durch die genannte, den neuzeitlichen Anforderungen nicht mehr genügende Wasserstraße, sodaß ein immer größerer Teil des Verkehrs zwischen der Ostsee und Berlin durch die Elbe und nicht durch die Oder seinen Weg nimmt [3]). Da nun Stettin mit Recht fürchtet, daß dieser Teil nach der Fertigstellung des Elbtravekanals noch um ein bedeutendes vergrößert wird, so fordert es immer dringender von der Regierung eine bessere Wasserverbindung mit Berlin [4]). Hier sei auch noch einmal der russischen Konkurrenz gedacht, die Memel, Königsberg und Danzig trotz aller Anstrengungen in den letzten Jahren an Verkehrsbedeutung verlieren ließ, und die erreicht wurde durch günstige Tarife, durch Herstellung guter Verbindungen zwischen den Küstenplätzen und dem Inneren und durch Verbesserungen der Hafeneinrichtungen der ersteren.

Besonders interessant gestaltet sich dieser Wettstreit zwischen den großen Handelsplätzen und ihren Mündungsstädten. Das Verhältnis dieser beiden Stadtarten zu einander ist bedingt durch drei Faktoren.

Es hängt ab:

1. von der Entfernung beider Städte,
2. von der Beschaffenheit der Fahrrinnen zwischen beiden,
3. von der Größe der Mutterstadt.

Es ist ohne weiteres klar, daß die Mündungsstadt eine desto selbständigere Bedeutung hat, je weiter die Mutterstadt im Binnenlande zurückliegt, und es ist ebenso klar, daß diese an jene einen desto größeren Teil von ihrem Verkehr abgeben muß, je schlechter ihre Ver-

---

[1]) Ernst Hasse, Die Leipziger Kanalfrage in Verbindung mit der Entwicklung des gesamten Verkehrs S. 24.

[2]) Der Kanal ist für Schiffe von 74 m Länge, 10,6 m Breite und 800 t Ladefähigkeit bestimmt. Er hat vorläufig eine Tiefe von 2 m, die aber im Bedarfsfall auf 2,5 m gebracht werden soll.

[3]) Die Benützung des Friedrich-Wilhelm-Kanals kommt infolge des großen Umweges nur wenig in Betracht.

[4]) Krause, Ueber die Hafenanlagen Stettins und dessen Wasserverbindung mit dem Meere und dem Binnenlande. Stettin 1896 S. 17.

bindung mit dem Meere ist, je größer die Anzahl der Schiffe ist, die wegen zu großen Tiefganges die mehr binnenländische Stadt nicht erreichen können. Endlich ist es ein von F. Ratzel aufgestelltes Gesetz [1]), daß zwischen zwei Städten, die im Wettstreit mit einander stehen, der Unterschied desto schneller wächst, je größer er ist, daß also eine Stadt ein um so größeres Hindernis für das Aufblühen einer anderen ist, je größer sie selbst ist. Von diesen drei Faktoren ist für unsere deutschen Verhältnisse der zweite der wichtigste. Die Entfernungen, um die es sich hier handelt, kommen bei den jetzigen schnellfahrenden Schiffen kaum noch in Betracht, wenigstens bilden sie an sich keine Veranlassung, in der Mündungsstadt anzulegen. Die Wirkung der Größe aber tritt erst in Kraft, nachdem sie hauptsächlich durch jenen zweiten Faktor entstanden ist. Dagegen ist die Beschaffenheit der Fahrrinnen, wie wir sehen werden, ausschlaggebend für das Verhältnis der beiden Städte zu einander.

Hamburg liegt mit 108 km am weitesten unter allen norddeutschen Seestädten von seinem Mündungshafen entfernt. Trotzdem hat Cuxhaven nur geringe Bedeutung und verliert noch immer mehr derselben, da jetzt nach Hamburg die meisten Seeschiffe ohne vorherige Leichterung gelangen können. Ja wenn, wie beabsichtigt, die Fahrrinne durchgängig auf 8 m vertieft sein wird, so daß mit Ausnahme der größten Kriegsschiffe alle Seefahrzeuge Hamburg erreichen können, würde vielleicht die Existenz Cuxhavens überhaupt in Frage gestellt sein, wenn es nicht seine Bedeutung als Sicherheitshafen bei Eisgängen und schweren Stürmen und als Warteplatz für die den Kaiser Wilhelmkanal passierenden Schiffe trotzdem behielte.

Ebenso sind die Vororte Travemünde und Swinemünde stets nur von untergeordneter Bedeutung gewesen. Bei dem außerordentlich geringen Gefälle der Trave konnte der Wasserweg zwischen Lübeck und dem Meere selbst den größeren Fahrzeugen ohne besondere Schwierigkeiten bis heute offen gehalten werden [2]). Freilich waren die starken Krümmungen und die sehr geringe Breite bis in die neueste Zeit vielfach störend [3]). Auch der Warenverkehr in Swinemünde war stets nur gering, trotzdem Stettin früher eine verhältnismäßig lange und stark gewundene Wasserverbindung mit dem Meere hatte; aber doch konnten schon seit dem Jahre 1856 Schiffe bis zu 5 m Tiefgang die Stadt erreichen [4]), und seitdem ist die Straße noch bedeutend verbessert worden. Eine gewisse Wichtigkeit wird allerdings auch Swinemünde behalten, einmal für den Warenverkehr in eisfesten Zeiten und sodann für den Personenverkehr zwischen Berlin und Ostsee, der gern direkt bis Swinemünde die Eisenbahn benützt. Im Jahre 1898 betrug der Seeverkehr Swinemündes der Anzahl der Schiffe nach etwa ein Siebentel, dem Raumgehalt nach sogar beinahe ein Viertel von dem Stettins [5]).

---

[1]) F. Ratzel, Anthropogeographie II S. 471.
[2]) Geogr. Gesellschaft, Die Freie und Hansestadt Lübeck S. 26.
[3]) Hahn, Die Städte der norddeutschen Tiefebene S. 65.
[4]) Festschrift zur 26. Festversammlung deutscher Ingen.-Vereine in Stettin. Stettin 1885 S. 151.
[5]) D.R.St. 1900, II S. 43.

Anders ist die Sachlage hinsichtlich Bremens und Bremerhavens. Die Weser ist jetzt bis Bremen für Schiffe von 5,5 m Tiefgang bei Flut fahrbar [1]). Da aber ein großer Teil der den überseeischen Verkehr vermittelnden Schiffe eines tieferen Fahrwassers bedarf, so müssen verhältnismäßig viel Fahrzeuge bereits in dem Vorhafen gelöscht werden, und ihre Güter werden zum Teil direkt, also mit vollständiger Umgehung Bremens weiter gesandt. Deshalb hat sich der Verkehr Bremens, der in den Jahren von 1891—1895 infolge der vollendeten Weserkorrektion um mehr als 100% [2]) gewachsen war, in der Zeit von 1894—1898 nur um etwa ein Drittel vergrößert, während der Verkehr Bremerhavens, der in den vorhergehenden Jahren infolge des ständig zunehmenden Handels Bremens immer mehr zurückgegangen war, in dieser Zeit um 56 % gestiegen ist, — eine Folge von wesentlichen Verbesserungen in der Zufuhr zum Hafen und in den Hafenanlagen, die im Jahre 1897 mit der Eröffnung des erweiterten Kaiserkanals und der neuen — auch den größten Schiffen zugänglichen — Kammerschleuse ihren Abschluß erreicht hatten [3]). Thatsächlich war im Jahre 1898 der Seeverkehr Bremerhavens sowohl der Anzahl der Schiffe als auch dem Raumgehalt nach größer als der Bremens.

Ebenso hat sich im letzten Jahrzehnt eine Verschiebung in der Verkehrsbedeutung Königsbergs und Pillaus zu Gunsten des letzteren geltend gemacht. Sie erklärt sich aus dem ungünstigen Fahrwasser des Frischen Haffs, durch welches der Weg nach Königsberg in einer schmalen, nur mäßig tiefen und für größere Fahrzeuge daher nicht ganz ohne Gefahr zu befahrenden Rinne führt [4]). Diese Verschiebung wird allerdings schon in den nächsten Jahren aufgehoben oder gar in das Gegenteil verkehrt werden, nachdem jetzt der Königsberger Seekanal vollendet ist, der Schiffen von 6,5 m Tiefgang [5]) das Anlaufen Königsbergs gestattet.

Im allgemeinen werden unter einer schlechten Verbindung mit dem Meere vor allem die Städte der Nordsee zu leiden haben, weil infolge ihrer Lage der weitaus größte Teil ihres Verkehrs ein solcher mit dem Auslande und fast die Hälfte ein solcher mit nichteuropäischen Ländern ist, also auf Schiffen großen und größten Tiefgangs geschehen muß, während ein großer Teil des Ostseeverkehrs infolge seiner geringen Entfernungen kleinere Fahrzeuge benützen kann, die ein weniger tiefes Fahrwasser erfordern. Andererseits sind die Vorhäfen für die Ostseestädte, besonders für die am weitesten östlich gelegenen, deshalb von großer Bedeutung, weil diese in jedem Jahre mit einer mehrwöchentlichen Schliessung der Fahrrinne durch Eis zu rechnen haben.

---

[1]) Buchenau, Bremen S. 31.
[2]) D.R.St. 1897, II S. 97.
[3]) D.R.St. 1900, II S. 42.
[4]) D.R.St. 1900, II S. 47.
[5]) Schwabe, Deutsche Binnenschiffahrt S. 100.

5. Ortslage.

Wenn wir uns jetzt der mehr besonderen Lage unserer Städte zuwenden, den Lagemerkmalen ihres Bauplatzes und ihrer nächsten Umgebung, so können wir darin im wesentlichen der bereits erwähnten vortrefflichen Arbeit von F. G. Hahn über „die Städte der norddeutschen Tiefebene“ folgen.

Ein schon auf einer Karte von kleinem Maßstabe erkennbares Hauptmerkmal in der besonderen Lage der großen deutschen Seestädte besteht darin, daß dieselben nicht unmittelbar am Meere liegen, sondern ein mehr oder weniger bedeutendes Stück landeinwärts. Die Entfernung von Hamburg bis Cuxhaven beträgt 108 km, von Bremen bis Bremerhaven 70 km (Bremerhaven liegt aber noch nicht am äußersten Punkte der Wesermündung), von Stettin bis Swinemünde 68 km, von Königsberg bis Pillau 40 km, von Lübeck bis zum innersten Winkel der Lübecker Bucht 23 km; Kiel, obwohl nicht Flußmündungsstadt, bildet einen analogen Fall, denn es befindet sich am hintersten Ende der 15 km langen Förde. Nur Danzig ist mit etwa $9\frac{1}{2}$ km dem Meere so nahe gelegen, „daß seine Türme als Seezeichen dienen können“. Der Grund für dieses Binnenwärtsliegen ist hauptsächlich ein dreifacher.

Einmal liegen die Städte so gesichert vor Seeräubern, die im frühen Mittelalter die Nord- und Ostsee und besonders deren Flußmündungen unsicher machten. Lübeck wurde beispielsweise, nachdem es an seinem früheren Platze mehrmals zerstört worden war, weiter landeinwärts gelegt an seinen jetzigen Ort [1]).

Zweitens liegen die Städte so an einer Stelle des Stromes, an der sich schon immer infolge der Meeresnähe eine Zunahme der Wassertiefe geltend machte, bis zu der deshalb die kleinen, ja nur der Küstenfahrt dienenden Seefahrzeuge gewöhnlich gelangen konnten. Jedoch muß man in der Betonung dieses Umstandes vorsichtig sein und darf sich nicht verleiten lassen durch die jetzigen Zustände, die allerdings so sind, dass die Seestadt meist den Endpunkt der Seeschiffahrt und den Beginn der Flußschiffahrt bezeichnet. Bremen war nach Hahn immer von seinen Vorhäfen abhängig und kann erst in der neuesten Zeit, und auch da nur, wie wir sahen, in sehr beschränktem Maße, als Endpunkt der Seeschiffahrt angesehen werden. Dagegen läßt sich vielleicht für diese Stadt, deren Lage geographisch überhaupt schwer zu begründen ist, der Umstand anführen, dass sie wahrscheinlich von jeher das Ende der Flußschiffahrt bezeichnete. Die kleineren Fahrzeuge wagten sich des ungefähr bei Bremen beginnenden größeren Wellenschlages wegen nicht weiter thalwärts. Da aber die Seeschiffe nur bis Brake gelangen konnten, so mußte die zwischen beiden Orten bestehende Lücke durch mittelgroße Fahrzeuge geschlossen werden, so daß also Bremen wenigstens immer die Vorzüge eines Umladeplatzes

---

[1]) Zeitschr. d. Ver. f. Lüb. Gesch. u. Altertumskunde, Bd. V. Dr. W. Brehmer, Ueber die Lage von Alt-Lübeck: „Die deutsche Ansiedelung Alt-Lübeck lag am Ufer der Trave bei der Mündung der Schwartau“ (S. 13).

genoß. Hamburgs erste Anlage geschah, wie wir sehen werden, ohne jede Beziehung zur Elbe und der Schiffahrt auf derselben. Wie weit die Erreichbarkeit durch den Seeverkehr für die Lage der übrigen Städte maßgebend war, läßt sich heute schwer entscheiden, jedoch scheint sie für die erste Anlage Danzigs und Königsbergs und für die Neugründung Lübecks von nicht unwesentlicher Bedeutung gewesen zu sein.

Das entscheidende Moment aber für die Gründung der von uns betrachteten Städte war wohl in den meisten Fällen die Beschaffenheit des Bodens, waren die topographischen Verhältnisse. Zur Anlage einer Stadt bedurfte man vor allem eines geeigneten Baugrundes. Einen solchen bieten aber unsere deutschen Ströme niemals an den äußersten Enden ihrer Mündungen, denn dort haben sie sich in einen breiten Saum weichen Schwemmlandes gebettet, der nicht geeignet ist, größere Ansiedelungen zu tragen, schon weil er zu Zeiten Ueberschwemmungen ausgesetzt ist. Darum sind die Mündungsstädte eine Strecke landeinwärts auf den letzten Ausläufern des diluvialen Bodens entstanden. Hahn bemerkt sehr treffend, „daß die geringen Höhenunterschiede im norddeutschen Tieflande nicht weniger auf die Gründung, das Wachstum und die gegenwärtige Verteilung der Ortschaften von Einfluß gewesen sind, als die Bergmassen und Thäler der Alpen oder der deutschen Mittelgebirge, und daß hier nur nicht sowohl die Höhenlage selbst das bestimmende ist, als vielmehr die Aenderung in der Zusammensetzung und Ertragsfähigkeit des Bodens.“ Wie schon angedeutet, war für die hier in Rede stehenden Städte besonders die Aenderung in der Bebauungsfähigkeit des Bodens ausschlaggebend, und ein Hauptmotiv für ihre Meerferne liegt sicher darin, daß sie in der Nähe des Meeres keinen geeigneten Baugrund vorfanden [1]).

Damit sind wir aber bereits beim zweiten Hauptmerkmal der besonderen Lage unserer Städte angelangt. Es ist auch schon von Hahn nachgewiesen und besteht darin, dass jene immer am Rande zwischen der diluvialen Höhe und der alluvialen Niederung liegen, und zwar so, daß der älteste Teil der Ansiedelung auf der Höhe selbst noch gelegen ist. Abgesehen von Kiel, das ja keine Flußmündungsstadt ist, gilt diese Randlage ausnahmslos für alle hier betrachteten Städte von Bremen bis Königsberg. Im Westen besteht die Diluvialhöhe aus einem Geestrücken, bei den Städten der Ostsee aus einem Ausläufer des nördlichsten baltischen Hügelsystems. Darum sind die Höhenunterschiede im allgemeinen im Westen geringer als im Osten, und während sie im alten Bremen und Hamburg nur noch wenig zu spüren sind, beträgt die Differenz zwischen dem höchsten und niedrigsten Punkt Stettins immerhin 25 m [2]). Infolge dieser Lage zerfällt der Kern unserer Städte stets in eine — auch im lokalen Sprachgebrauch meist unterschiedene — Ober- und Unterstadt, oder gar in drei Teile, eine Ober-, Mittel- und Unterstadt [3]), wie in Stettin, wo die Höhe in mehreren Stufen zur Niederung abfällt. In Bremen sehen wir die Randlage doppelt

[1]) Vgl. F. Ratzel, Anthropogeogr. II S. 485.

[2]) Dr. E. H. Müller, Entwurf einer medizinisch-topographischen Skizze der Stadt Stettin S. 3.

[3]) Vgl. Berghaus, Stettin I S. 290.

vertreten. Das alte Bremen liegt auf zwei Geesthügeln, die durch eine Senkung von einander getrennt sind. Auf jedem derselben entstand eine selbständige Stadt, auf dem oberen die Domstadt, auf dem unteren die Stephanstadt.

Wie gesagt, war es vor allem der feste Baugrund, der die erste Ansiedelung auf der Höhe veranlaßte. Die jetzt in der Flußniederung gelegenen Stadtteile sind alle erst in späteren Zeiten entstanden und ruhen auf künstlich erhöhtem Boden oder auf Pfahlrosten, wie der Stadtteil Kneiphof auf der Pregelinsel in Königsberg [1]). Wie ungern die Bebauung des fluvialen Bodens vorgenommen wird, zeigen deutlich zwei Beispiele aus der Gegenwart. In den Hamburger Vorstädten Borgfelde und Hamm bieten nur die südlichen, in der Marsch gelegenen Teile noch große zusammenhängende Bauflächen, während die nördlichen Geestteile größtenteils bebaut sind. Die am linken Ufer der Weser ebenfalls in der Marsch gelegene Neustadt Bremens, die schon zu Anfang des 17. Jahrhunderts angelegt wurde, ist erst in den letzten Jahrzehnten vollständig bebaut worden.

Aber noch andere Gründe ließen die ersten Ansiedler die Höhe der Flußaue vorziehen. Man fand am Hügelrand das unumgänglich notwendige Trinkwasser, da dieser meist einen Quellhorizont (gewöhnlich eine Thonschicht) [2]) enthielt, der eine Anzahl von ergiebigen Brunnen lieferte. Dieser Umstand war natürlich in jener Zeit weit bedeutsamer als heute, wo man auch aus dem unreinen Flußwasser durch Filtration genießbares Wasser gewinnt. In der That finden wir in den alten Stadtteilen zahlreiche Brunnen, die zum Teil jetzt noch fließen, während die Trinkwasserversorgung der in der Niederung liegenden Stadtteile, z. B. des Steinwärders in Hamburg, der Lastadie und Silberwiese in Stettin bis in die Gegenwart mit den grössten Schwierigkeiten verknüpft ist.

Ferner ist das Wohnen auf der von frischen Winden bestrichenen Höhe ein weit gesünderes als in der sumpfigen, an mephitischen Dünsten reichen Niederung. Diese niedrig liegenden Stadtteile waren denn auch immer der Herd der gerade die Seestädte so oft heimsuchenden epidemischen Krankheiten, und die „pontinischen Sümpfe“ Stettins sind noch heute die Ursache ständiger Klagen ihrer Bewohner [3]).

Endlich ist die Lage am Abhange auch in strategischer Hinsicht eine günstige, zumal wenn der feste Boden sich in Gestalt einer Landzunge in das sumpfige Gebiet vorschiebt. Eine Ansiedelung ist dann auf drei Seiten durch Wasser oder wenigstens für größere Truppenabteilungen unwegsames Bruchland geschützt und braucht nur den Zugang vom Lande her zu schließen. Am ausgeprägtesten ist diese Lage bei Alt-Kiel und Alt-Lübeck: beide haben nur einen ganz schmalen Zugang von Norden her, der durch eine Burg versetzt ist. Ebenso bestand Hamburgs erste Befestigung nur in einer Mauer, die sich hinter der Stadt quer über die Landzunge zwischen Alster und Bille hinweg-

---

[1]) R. Armstedt, Königsberg S. 29.
[2]) Vgl. Berghaus, Stettin I S. 285.
[3]) Berghaus, Stettin I S. 274.

zog. Danzig lehnt sich im Westen an die befestigten Höhen des Bischofs- und Hagelsberges; im Südosten und Norden ist die Stadt durch die Niederung geschützt.

Mit der Notwendigkeit, auf festem Boden zu bleiben, sind für die Lage der norddeutschen Städte zwei andere Merkmale negativer Natur verknüpft. Hahn sagt a. a. O. Seite 30: „Wir dürfen im norddeutschen Tieflande nicht erwarten, an den zahlreichen Flußvereinigungen derselben größere Städte zu finden." Solche Stellen leiden an Ueberschwemmungen, an einer großen Veränderlichkeit des Fahrwassers und des Flusses überhaupt und haben alle jene Nachteile in erhöhtem Maße, die wir oben von dem niedrigen Lande anführten. In Bergländern ist allerdings die Lage einer Ansiedelung an der äußersten Spitze einer Flußhalbinsel der strategischen Vorteile wegen sehr beliebt, und um nur einige Beispiele aus Deutschland anzuführen, sei an die Lage von Passau, Koblenz und Wertheim a. M. erinnert. Anders in der Tiefebene: Das alte Hamburg liegt in dem Winkel zwischen Elbe und Alster, aber nicht am Scheitelpunkt desselben, sondern 1/4 Meile von diesem entfernt auf der Geestzunge, die sich in das Schwemmland beider Flüsse von Norden her hineinschiebt. Die Montauer Spitze zwischen Nogat und Weichsel war zwar lange ein Streitobjekt zwischen Elbing und Danzig, aber von einer Ansiedlung ist sie stets freigeblieben. Lübeck dagegen konnte die Flußwinkellage besser ausnützen, indem sich ein nordsüdlich streichender Höhenzug bis dicht an die Vereinigung der Trave und Wackenitz heranzieht; aber auch diese Stadt war ursprünglich durch einen, wenn auch schmalen Sumpfstreifen vom Wasser getrennt.

Was von der Beschaffenheit der Flußhalbinseln gesagt wurde, gilt erst recht von den Inseln in den Mündungen der deutschen Ströme. Darum ist keine der hier betrachteten Städte von einer Flußinsel aus entstanden. Wo heute ein Stadtteil auf einer solchen liegt, ist er stets eine spätere Erweiterung der Stadt. Der Kneiphof ist die letzte der drei vom deutschen Ritterorden gegründeten Städte [1]), die das spätere Königsberg bilden. Hamburgs Inselstadtteile in der Alstermündung entstanden nur deshalb verhältnismäßig früh, weil die Stadt in ihrem Wachstum der Elbe zustrebte. Die „Silberwiese" Stettins wurde erst am Ende des 19. Jahrhunderts und dann noch fast nur mit Speichern bebaut.

Den topographischen Verhältnissen der norddeutschen Tiefebene verdanken unsere Städte endlich ein drittes Hauptmerkmal ihrer Ortslage. Die in der Nähe der Küsten laufenden Verkehrsbahnen suchen die großen Ströme natürlich an möglichst bequemen Uebergängen zu kreuzen. Die Karte lehrt uns, daß diese Kreuzung fast ausnahmslos an der Stelle jener Städte stattfindet.

In Bremen schneiden seit alters die von Ostfriesland und Westfalen nach der Ostsee führenden Straßen die Weser [2]). Die zwischen Harburg und Hamburg die Elbniederung überschreitende Straße vermittelt

---

[1]) Armstedt, Königsberg S. 22 ff.
[2]) Buchenau, Bremen S. 79.

den Verkehr zwischen Bremen und Lübeck, zwischen dem nordwestlichen Deutschland und der Ostsee, zwischen den Rheinlanden und den skandinavischen Staaten. Die Landstraße und die Eisenbahn von Stettin nach Stargard über das große Elsbruch hinweg verbinden Ostpommern mit dem westlichen Teile der Provinz und mit Mecklenburg, „der Pregelübergang bei Königsberg das trockene, gangbare Ermeland mit dem Samland“ [1]). Von geringerer Bedeutung ist der Uebergang über die Trave bei Lübeck, den die von Schleswig nach Mecklenburg und Hannover führende Straße schon seit Jahrhunderten benutzt.

Diese Brückenlage, die für die spätere Entwicklung jener Städte natürlich von außerordentlicher Bedeutung war und bis zum heutigen Tage noch ist, ist jedoch — mit Ausnahme von Königsberg — durchaus nicht eine besonders ausgeprägte. Nicht weil an jenen Stellen der Uebergang über den betreffenden Fluß besonders leicht ist, sind sie von den Verkehrsstraßen aufgesucht worden, sondern weil dort die letzte Möglichkeit gegeben ist, denselben vor seiner Mündung, wenn auch unter Schwierigkeiten, noch einmal zu überschreiten.

So sagt Hahn von Bremen: „Eine echte Brückenstadt ist Bremen jedenfalls nicht, da auf dem westlichen Weserufer sich auf ziemlich weite Entfernung nur flache, von Gräben durchzogene Wiesen und Weiden, aber keine Geesthöhen befinden“ [2]). Derselben Ansicht ist er von Stettin: „Gegen Südosten jenseits der kleinen Reglitz beginnt das große Elsbruch, eine tiefliegende Waldung. Nur die Landstraße und die beiden Eisenbahnen nach Stargard und Küstrin durchziehen nicht ohne Mühe das sumpfige Land, um den entfernten östlichen Thalrand zu gewinnen“ [3]).

Gar nicht in Betracht kam bis vor ganz kurzer Zeit die Brückenlage für Hamburg. Hahn meint zwar, daß die wichtigen Handelsstraßen von Bremen und Hannover her schon früh auf den Uebergang bei Hamburg hingeleitet worden seien, obgleich die Geesträndер dort nicht weniger als $9\frac{1}{2}$ km voneinander entfernt sind und die zwischen ihnen liegende Niederung in alten Zeiten von zahllosen Elbarmen durchschnitten wurde. Die neueren Forschungen von Hindrichson haben jedoch erwiesen, daß für Hamburgs Anlage weder der Flußübergang noch der Strom selbst maßgebend waren. Die alte Stadt lag ja, wie erwähnt, ziemlich weit von der Elbe entfernt an der Alster und verdankt ihre Entstehung der leichten Verteidigung jener dreieckigen Landhalbinsel und der Lage an der Grenze des Heidentums, die sie zum Ausgangspunkte der Mission geeignet erscheinen ließ. Also strategische und kulturgeschichtliche Vorzüge seines Bauplatzes, nicht handelspolitische waren für die Anlage und erste Entwicklung Hamburgs bestimmend [4]). In der That zeigen alle älteren Karten, z. B. noch die Homannschen, daß die Straße von Bremen, auf der sich aller Verkehr von Westdeutschland und Flandern nach Hamburg bewegte, in der Nähe

---

[1]) Hahn, a. a. O. S. 59.
[2]) a. a. O. S. 29.
[3]) a. a. O. S. 45.
[4]) Hindrichson, Zur Lage des ältesten Hamburg S. 9.

von Harburg, wo sie den Rand der Geest erreicht hat, sich in scharfer Biegung nach Süden wendet und in dieser Richtung am Höhenrande hinführt bis zu dem alten Uebergangspunkte Artlenburg. Dort, wo das Stromthal nur eine Breite von 1500 m hat, übersetzt sie die Elbe und gelangt, am jenseitigen Geestrand wieder nach Norden laufend, nach Hamburg. Auch für die spätere Entwicklung Hamburgs zur großen Handelsstadt kam zunächst nicht die Brückenlage in Betracht, sondern vielmehr der Umstand, daß bei Hamburg die Grenze zwischen See- und Flußschiffahrt liegt, ein Vorteil, den die Stadt, nachdem sie einmal zum Handelsort geworden war, sofort erkannte und ausnutzte. Wir können uns deshalb der Ansicht Hahns nicht anschließen, daß Hamburg infolge der sich dort treffenden Straßen „auch eine bedeutende Handelsstadt sein würde, wenn ihr der Zugang zur Nordsee verschlossen wäre oder wenn an deren Stelle ein weites, uferloses Meer läge“. Elbübergangsstadt wurde Hamburg erst nach und infolge bereits erlangter Bedeutung, als Napoleon I. es mit Harburg durch einen festen Damm verbinden ließ, und selbst dann war der Uebergang noch nicht ein besonders guter; denn im Jahre 1852 wurde eine neue Chaussee zwischen Hamburg und Harburg gebaut, „um eine bessere Verbindung mit Harburg zu erlangen, welche im Winter oft nur mit Beschwerlichkeiten über die verschiedenen Elbarme und die sich weit herumziehenden Deiche stattfinden konnte“ [1]).

In Betreff eines anderen Flusses kann freilich Hamburg von Anfang an als Brückenstadt gelten, indem nämlich der von der jütischen Halbinsel nach Mitteldeutschland führende Weg die Alster bei Hamburg überschreitet. Aber dieser Uebergang ist natürlich nur von untergeordneter Bedeutung, und Hamburg steht hierin auf gleicher Stufe mit den weiter nördlich liegenden Städten Pinneberg und Itzehoe, die auch an der Kreuzung jenes Weges mit kleinen der Elbe zufließenden Gewässern gelegen und trotzdem nur kleine Landstädtchen geblieben sind.

Ausgesprochene und für die Gründung des Ortes maßgebende Brückenlage hat von den vier genannten Flußstädten nur Königsberg: „einige kleine“ (von Norden) „an den Fluß herantretende Hügel erleichterten Anbau und Verteidigung, eine kleine Insel im Pregel den Uebergang. Eine andere Stelle hätte nicht leicht gewählt werden können, denn unmittelbar oberhalb der Stadt beginnt für eine weite Strecke die Bildung langgedehnter Inseln mit nassem Wiesenboden, unterhalb aber folgt sogleich das ausgedehnte, die Mündung umgebende Wiesenland“ [2]).

Zusammenfassung: 1. Klimatische Lage. Die Städte der Nordsee sind vor denen der Ostsee begünstigt, denn in den Mündungen von Weser und Elbe erreicht das Eis niemals eine solche Stärke, daß es nicht durchbrochen werden kann, veranlaßt also nie eine vollständige Stockung der Schiffahrt. Dagegen haben die deutschen Mündungsstädte der Ostsee mit einer zeitweiligen Abschließung vom offenen Meere zu

---

[1]) Gaedechens, Topographie Hamburgs S. 336.
[2]) Hahn S. 59.

rechnen, die bei den östlichsten derselben die Schiffahrt noch im April aufheben kann.

2. Weltlage. Die Nordsee steht in offener Verbindung mit dem Atlantischen Ozean, dem Hauptschauplatz des Weltverkehrs; die Ostsee hat, wie in physischer, so auch in verkehrsgeographischer Beziehung einen Binnenmeercharakter. Der gesamte Seeverkehr der deutschen Nordseeplätze ist ungefähr doppelt so groß wie der der deutschen Ostseestädte. — Letztere haben eine bessere Weltlage bekommen durch den Durchstich des Kaiser Wilhelmkanals. Jedoch ist dessen Bedeutung in kommerzieller Beziehung nicht zu überschätzen. — Im Mittelalter war die Ostseeküste der dem Verkehr zugewandte Teil der deutschen Wasserkante.

3. Lage zum Hinterland. Da sich Deutschland von Ost nach West verbreitert, hat die Nordseeküste im Vergleich zur Ostseeküste an sich ein größeres ihr politisch zugehöriges Hinterland. Dasselbe wird noch vergrößert durch die diagonale (südöstlich-nordwestliche) Richtung der deutschen Ströme, die Mitteldeutschland und sogar Teile Ostdeutschlands zum Hinterlande der Nordsee machen. Diese Tendenz nach Nordwesten, die noch verstärkt wird durch die ostwestlich führenden Kanalverbindungen zwischen Weichsel, Oder und Elbe ist im orographischen Bau Deutschlands begründet, ihr folgen auch die Haupt-Landverkehrslinien. — Der Nutzen, den die einzelnen Städte von ihrem Hinterlande haben, hängt ab von der Größe und von der Produktions- und Konsumtionsfähigkeit der Stromgebiete, an deren Ausmündungen sie liegen. Am meisten begünstigt ist in beiden Beziehungen Hamburg, dann folgen Stettin und Bremen. — Königsbergs und Danzigs Handel ist großen Schwankungen unterworfen durch die jeweiligen politischen Beziehungen zwischen Rußland und Deutschland. — Lübecks und Kiels Verkehrsbedeutung beruht zum größten Teil auf ihren Verbindungen mit der Elbmündung. — Besonders begünstigt vor ihren Schwesterstädten sind Hamburg, Lübeck und Königsberg durch ihre Winkellage, die beiden ersteren außerdem durch ihre Isthmuslage.

4. Lage der Städte zu einander. Diese bedingt entweder eine gegenseitige Förderung oder eine gegenseitige Hemmung der Städte. Beispiele der ersteren: Der Zusammenschluß zur Abwehr gemeinsamer äußerer Feinde, der Verkehr der Städte untereinander, die Arbeitsteilung zwischen den großen Seehandelsstädten und ihren Vorhäfen, die wechselseitige Unterstützung Hamburgs und Lübecks. Die gegenseitige Hemmung der Städte findet ihren Ausdruck im Konkurrenzkampf. Dieser geschah in alten Zeiten oft in kleinlicher und gewaltthätiger Weise, jetzt vollzieht er sich unter äußerem Frieden, aber nicht minder scharf. Das Kampfmittel besteht in der Beschaffung möglichst großer Verkehrserleichterungen. Damit ist aber der Konkurrenzkampf gleichzeitig das bedeutendste Mittel zur gegenseitigen Förderung der Städte.

5. Ortslage. Die Hauptmerkmale derselben sind: a) Die Lage in einer größeren Entfernung vom Meere; b) die Lage am Rande einer diluvialen Höhe und c) die Brückenlage.

III. Häfen und Fahrrinnen nach dem Meere.

Durch die letzten Betrachtungen haben wir den Eindruck gewonnen, daß der Bauplatz der hier behandelten Städte im ganzen ein recht mangelhafter ist, und daß ihnen schon bei geringen Erweiterungen in dem sumpfigen fluvialen Schwemmland nicht unbedeutende Hindernisse entstehen mußten, daß ihre Ortslage also eine ungünstige ist und in großem Gegensatze steht zu den Vorzügen ihrer Verkehrslage [1]).

Dieser Eindruck wird noch erhöht, wenn wir bedenken, daß auch ihre Häfen und die Zugänge zu denselben vom Meere her von Natur im allgemeinen wenig günstige Beschaffenheit aufwiesen und erst durch bedeutende künstliche Verbesserungen auf ihren jetzigen Zustand gebracht werden konnten, der zum Teil noch nicht einmal den angestrebten Idealen völlig entspricht.

Häfen sind vor allem dazu bestimmt, daß der Umschlag zwischen Land- und Seeverkehr in ihnen stattfindet. Demnach ist ein Hafen dann gut, wenn er diesen Verkehrsumschlag möglichst erleichtert, das heißt, wenn in ihm die Bedingungen für die vollkommensten Seeverkehrsmittel mit denen für die vollkommensten Landfahrzeuge so nahe aneinander liegen, daß die Umladung der Waren eine direkte sein kann und nicht vermittelnder Fahrzeuge bedarf, mit anderen Worten, wenn das Wasser in einer Tiefe, die für große Seeschiffe fahrbar ist, an eine Strecke Landes heranreicht, die fest genug ist, schwer belastete Eisenbahnzüge zu tragen [2]).

Unsere deutsche Küste nun erfreut sich solch günstiger Umstände auf dem größten Teile ihrer Erstreckung nicht. Vielmehr bilden ihre Watten und Sandbänke, ihre Deltas, Haffe und Strandseen einen verkehrsfeindlichen Damm zwischen der See und dem festen Lande, der selbst in den großen Strommündungen nicht völlig unterbrochen ist. Wenn auch in diesen meist eine größere Annäherung von Land- und Seeverkehr möglich ist, so entsprechen doch auch hier die Verhältnisse durchaus noch nicht den oben erwähnten notwendigen Be-

---

[1]) Vgl. F. Ratzel, Anthropogeographie II S. 489.

[2]) Andererseits darf ein guter Hafen auch nicht zu tief sein, damit er überhaupt einen Ankergrund bietet; außerdem müssen in ihm die Schiffe vor Stürmen Schutz finden (vgl. O. Krümmel, Die Haupttypen der natürlichen Seehäfen, Globus Bd. 60 S. 542). Das Vorhandensein beider Erfordernisse versteht sich aber für unsere deutschen Häfen, die in den Flußmündungen weit landeinwärts liegen, vollständig von selbst.

dingungen. Gute Naturhäfen hat nur die Ostküste von Schleswig-Holstein in ihren tiefen geschützten Förden, die von sanft ansteigenden Diluvialhöhen, also grundfestem Boden eingefaßt werden. Wenn trotzdem dort nur eine Hafenstadt von Bedeutung entstanden ist, während die eigentlichen großen Handelsemporien alle an dem südlichen Teile der Nord- und Ostseeküsten liegen, der so gut wie keine natürlichen Häfen besitzt, so erhellt daraus, daß von den Faktoren, die den geographischen Wert einer Küste ausmachen, die Lage zum Weltverkehr und der Besitz eines geeigneten Hinterlandes von weit größerer Bedeutung sind, als das Vorhandensein guter natürlicher Häfen. Trotzdem ist dies letztere Erfordernis für eine Handelsstadt noch wichtig genug, um unentbehrlich zu sein, und es spielt nur deshalb eine untergeordnete Rolle, weil es, wo nicht vorhanden, leichter und vollkommener als jene beiden ersten Faktoren durch Menschenhand künstlich geschaffen werden kann.

Wohl kann eine Küste mit ihrem Hinterland durch Land- und Wasserwege besser verbunden werden, aber ihr ein Hinterland zu geben, wo es die Natur ihr überhaupt versagte, ist dem Menschen unmöglich. Wohl kann die Lage einer Küste zum Weltverkehr auf künstliche Weise verbessert werden; der oben besprochene Nord-Ostseekanal, der Suezkanal, die projektierten mittelamerikanischen Durchstiche sind klare Beispiele dafür. Aber gewisse große Gegebenheiten in der Lage der kontinentalen Küsten werden auch hier stets als günstige oder ungünstige Grundbedingungen für den Verkehrswert einer Küste bestehen bleiben. Dagegen ist es der heutigen Technik gelungen, an Stätten, die von Natur zum Verkehrsumschlag durchaus nicht geeignet waren, Häfen zu schaffen, die auch den weitgehendsten Anforderungen genügen.

Als erste Bedingung für gute Seehäfen haben wir oben die gehörige Tiefe bezeichnet. Diese Bedingung hat im Laufe der Zeiten insofern eine Aenderung erfahren, als der Tiefgang der Seeschiffe allmählich bedeutend zugenommen hat. Besonders gilt dies auch für die Schiffahrt an der deutschen Küste. So lange der deutsche Verkehr sich nur auf das Ostseegebiet und die Küstenländer der Nordsee erstreckte, geschah derselbe in Schiffen von kleineren Dimensionen, als aber Deutschland begann, sich am Weltverkehr zu beteiligen, erforderten die größeren Entfernungen zwecks Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und Verminderung der Gefahr den Bau von größeren Fahrzeugen, die dann natürlich auch einen entsprechend größeren Tiefgang haben. Derselbe wuchs mit der Zunahme der Schiffsabmessungen immer mehr und beträgt jetzt bei den größten Ozeandampfern 8—10 m. Jedoch ist die Zahl dieser Riesenfahrzeuge noch verhältnismäßig gering, und die bei weitem große Mehrzahl auch der den Ozean querenden Schiffe hat einen Tiefgang von 6—8 m. Aber selbst dies ist eine Tiefe, die von unseren deutschen Strömen — wenn an ihnen keine künstlichen Verbesserungen vorgenommen worden wären — höchstens Elbe und Weser am äußersten Teil ihrer Mündung aufweisen würden, da, wo das eindringende Meerwasser und vor allem die Gezeitenwirkung die Flussrinne vertieft haben. Jedoch würden diese Tiefen bei beiden Strömen nicht bis an die an ihnen liegenden Handelsstädte

heranreichen. Es machten sich vielmehr in allen deutschen Strommündungen bedeutende Vertiefungsarbeiten nötig, die meist nicht nur auf Betreiben, sondern auch auf Kosten der betreffenden Seestädte ausgeführt wurden. Die Verringerung des Gefälles und die durch das Zusammentreffen des Flußwassers mit dem Meerwasser bewirkte Aufhebung der Transportfähigkeit veranlaßten die Ströme zur Bildung von Deltas, Haffe und Strandseen. Ein eigentliches Delta haben Memel und Weichsel, Vordeltas die Elbe bei Hamburg und die Oder bei Stettin, auch die Weser hatte früher ein solches in der Nähe Bremens. Haffe bildeten sich in der fast gezeitenlosen Ostsee. In solche enden Oder, Weichsel, Pregel und Memel. Diese Bildungen sind natürlich der Schiffahrt ungünstig, sofern sie eine bedeutende Verringerung der Wassertiefe veranlassen. Deshalb mußten die an ihnen liegenden Städte sie entweder beseitigen oder doch wenigstens für ihre Zwecke umbilden.

In der That können wir feststellen, daß die Mündungen aller hier in Betracht kommenden Ströme im Laufe der Jahrhunderte starke künstliche Veränderungen erfahren haben, die hauptsächlich der Besserung des Fahrwassers dienten. Die Weser fließt jetzt als geschlossener Stromschlauch an Bremen vorüber, aber zahlreiche, am oberen Ende kupierte Wasserläufe, die jetzt als Sicherheits- oder Holzhäfen oder auch als Schiffahrtskanäle dienen, sind die Ueberreste einstiger Seitenarme der Weser. Buchenau berichtet von sieben bestimmt festgelegten und einigen nicht mehr genau bestimmbaren alten Armen auf der rechten Seite und vier solchen auf der linken Seite, die die Weser teils oberhalb der Stadt, teils in dieser, teils gleich unterhalb derselben verließen und sich nach kurzem Lauf entweder wieder mit dem Hauptstrom vereinigten oder sich in der Niederung verliefen (sogen. Torfkanäle bildend) oder endlich die unterhalb Bremens in die Weser mündende Wümme verstärkten [1]). Alle diese Arme wurden im Laufe der Jahrhunderte durch Kupierung oder Ausfüllung teilweise oder ganz beseitigt. Aber heute noch bildet die als Holzhafen für Bremen wichtige „kleine Weser“ einen toten Arm, der bei einem Wasserstand von über 3 m noch Strom erhält; und in den am rechten Weserufer liegenden Stadtteilen finden wir in den Straßenzügen der Balge und des Dobben alte Wasserläufe wieder [2])

Bedeutend größer ist der Unterschied von früher und jetzt in der Wasserführung der Elbe in der Nähe Hamburgs. Begeben wir uns auf eine der Geesthöhen am rechten Elbufer unterhalb Hamburgs, so sehen wir, wie auch jetzt noch die Elbe ihre Fluten in mehreren Armen an der Stadt vorüberführt. Vergleichen wir aber mit dieser Ansicht eine ältere Karte der Umgebung Hamburgs, so bemerken wir, daß die Zahl dieser Flußläufe jetzt bedeutend kleiner ist als vordem. Dieser Unterschied muß uns noch größer erscheinen, wenn wir bedenken, daß der tiefste Stromarm ehemals keineswegs, wie jetzt, der der Stadt nächste, sondern der von ihr entfernteste, die Süderelbe, war [3]).

---

[1]) Buchenau, Bremen S. 33—37.
[2]) Ebenda, S. 34 u. 36.
[3]) Hindrichson, Zur Lage des ältesten Hamburg.

Es sind also gewaltige Umwandlungen geschehen, die das Werk vieler Jahrhunderte sind und ein klassisches Beispiel großer Flußveränderungen infolge kulturellen Eingriffes bilden.

Nachdem am Anfang des 15. Jahrhunderts durch eine Eisstopfung und dadurch veranlaßte hohe Fluten die Elbinseln bei Hamburg noch mehr als sie es vorher schon gewesen, zerrissen und zerschlitzt worden waren, stellte die Elbe ein Gewirr schier unzähliger Flußarme dar, die infolge der dadurch bewirkten Verteilung des Wassers so seicht waren, daß bei wenig hohen Wasserständen „die Wellen kaum den Sand überrieselten". Die Aufgabe der Hamburger bestand nun darin, diese komplizierten Stromverhältnisse zu vereinfachen. Und diese Aufgabe haben sie durch Kupierung zahlreicher Arme, durch große Durchstiche [1]) und durch Anlegung von Teilungswerken [2]) so glänzend gelöst, daß die Elbe jetzt bei Hamburg nur zwei Hauptarme, die Norder- und Süderelbe hat, die durch zwei große Querarme, den Reiherstieg und die Sandau mit dem Köhlbrand miteinander verbunden sind [3]). Dabei ist der für Hamburg wichtigsten Norderelbe nicht nur die größte Wasserführung, sondern auch eine solche Richtung gegeben worden, daß sie jetzt direkt an der Stadt vorbeifließt.

Das Vordelta der Oder bei Stettin gab zu keinen Stromverlegungen Anlaß, da der Hauptarm derselben dicht an Stettin vorüberführt und ihm durch den oberhalb Garz abzweigenden Nebenarm verhältnismäßig wenig Wasser entführt wird. Dennoch wurde letzterer zeitweise von der Schiffahrt benutzt, sodaß die Stadt im Mittelalter ein Gesetz erließ, nach dem alle Kaufleute die „rechte Fahrt", d. h. den an Stettin vorüberführenden Stromarm benutzen sollten [4]).

Dagegen hat das Weichseldelta seit der Mitte des 19. Jahrhunderts bedeutendere Veränderungen erlitten. Durch Strombauten an der Montauer Spitze wurde die Wasserführung der Weichsel auf Kosten der Nogat stark vermehrt, so daß jetzt zwei Teile des Wassers dem ersteren und nur einer dem zweiten Arm zufließen. Der kurz vor der Küste nach Westen umbiegenden Weichsel wurde durch den Durchstich bei Siedlersfähr eine gerade Ausmündung gegeben, wodurch die Gefahren des Eisganges für die untere Weichselniederung stark vermindert worden sind. Der nach Westen führende Teil der Weichsel wurde mittels Kupierung zu einem toten Arm gemacht, dafür aber Danzig durch einen Kanal mit der Weichsel verbunden, der bei Siedlersfähr in die letztere mündet. Durch diesen Kanal ist Danzig der Endpunkt für die Flußschiffahrt, durch den toten Arm der Weichsel

---

[1]) Durchstich des Grandeswärder 1550; Durchstich im Spadenländer Busch 1570; Durchstich des „neuen Grabens" durch den Grasbrook um 1600; Durchstich der „kalten Hofe" 1879.

[2]) Teilungswerke sind Verlängerungen der durch eine Stromteilung entstandenen Landspitze. Je nach der Richtung dieser Verlängerung wird dem einen oder dem anderen Stromarm mehr Wasser zugeführt.

[3]) W. Melhop, Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg 1895 S. 114—115. Hamburg und seine Bauten; herausgegeben vom Architekten- und Ingenieurverein zu Hamburg 1890 S. 9—12. Nels und Bubendey, Die Elbe, Hamburgs Lebensader S. 18—20.

[4]) H. Meyer, Stettin in alter und neuer Zeit S. 42.

und die in diesen mündende Mottlau steht es in Verbindung mit der offenen See [1]).

Die geschilderten Vereinfachungen der Stromverhältnisse haben vielfach von selbst eine Vertiefung des Fahrwassers durch Geradlegung bewirkt, so besonders die großen Bauten in Weser- und Elbemündung. Jedoch erreichte diese Tiefe nie den für die Seeschiffahrt nötigen Grad. Dieser mußte vielmehr durch weitere Bauten bewirkt werden. Bei der Ausführung derselben waren die Nordseestädte stets im Vorteil vor denen der Ostsee, indem ihnen eine mächtige Unterstützung durch die Gezeiten zu teil wird. Der Nutzen der letzteren besteht hauptsächlich darin, daß sie durch kräftige Spülung für Erhaltung der einmal erzielten Tiefen sorgen. Ein außerordentlich klares Beispiel für diese Wirkung von Ebbe und Flut bietet die Emsmündung. Seeschiffe konnten unmittelbar bis vor die Thore Emdens gelangen, solange die Flut ihren Weg an der Stadt vorüber nahm. Als aber die Ems durch eine Sturmflut außer dem in einem Bogen nach Norden an der Stadt vorbeifließenden Arm einen zweiten geraden Lauf erhielt, suchte die Flut natürlich diesen auf, und von dem Augenblicke an begann eine schnelle Aufschlickung des alten Armes, sodaß Emden jetzt 3/4 Stunden von der Emsmündung entfernt liegt und nur durch einen bis in die neueste Zeit wenig leistungsfähigen Kanal mit derselben in Verbindung steht [2]), ein Uebelstand, der für den Handel Emdens außerordentlich schädigend war, und den man erst in der Gegenwart zu beseitigen begonnen hat. Heute ist die Stadt wieder für Schiffe von 6—6,5 m Tiefgang erreichbar.

So gilt denn von allen in gezeitenreiche Meere fallenden Flüssen: je gründlicher die vertikalen und horizontalen Hindernisse der Schiffahrt, die Untiefen, Barren und Sände, die Krümmungen und Einschnürungen des Flußschlauches beseitigt werden, desto größer ist die Gewähr für die dauernde Erhaltung der hergestellten Verbesserungen, denn desto mächtiger ist die Flutentwicklung und ihre spülende Kraft.

In Elbe- und Wesermündung suchte man die Beseitigung jener Hindernisse anfangs nur durch Baggerung zu erreichen; es hat sich aber bald herausgestellt, daß man auf diese Weise der immer von neuem durch den Strom herbeigeführten Sandanhäufungen nicht Herr werden konnte. Darum griff man zu anderen Mitteln. Man legte an seichten Stellen große Dämme in den Strom, sogen. Leitdämme oder Parallelwerke. Diese setzen sich mit einer trichterartigen Erweiterung an tiefere Stellen an. Durch die von ihnen in eine schmale Rinne gefaßte große Wassermenge wird eine Erhöhung der Stromgeschwindigkeit erzielt, und diese hat wieder eine Erhöhung der Spülkraft und eine Verhinderung der Sedimentation zur Folge. Gleichzeitig tragen diese Dämme zur Beseitigung horizontaler Hemmnisse bei, indem sie ganz glatte nur flach gekrümmte Ufer bilden. Wo aber der Strom den Gezeiten durch starke Biegungen noch wesentliche Hindernisse

---

[1]) Schwabe, Deutsche Binnenschiffahrt S. 101.

[2]) Oskar Krümmel, Die Haupttypen der natürlichen Seehäfen. Globus, Bd. 60 S. 542.

bot, wurden dieselben beseitigt. Die Durchstiche der „langen Bucht“ bei Seehausen in der Weser[1]), der „kalten Hofe“[2]), einer Elbinsel bei Hamburg, sind Bauten, die in erster Linie eine Erhöhung der Flutenentwicklung, nicht eine Verkürzung der Schiffahrt bezweckten.

Aehnliche Arbeiten haben die Ostseestädte in ihren Strömen ausgeführt. Da sie aber nicht durch die spülenden Gezeiten unterstützt werden, können sie trotz Parallelwerken und Begradigungen die gewonnenen Fahrtiefen nur durch anhaltende energische Baggerung erhalten, weshalb zahlreiche Baggermaschinen ein nie fehlendes Merkmal in der Landschaft der ostdeutschen Flußmündungen sind. Besonders schwierig ist die Offenhaltung einer genügend tiefen Fahrrinne in den seichten und verhältnismäßig immer stark bewegten Haffs. Infolge Fehlens der Gezeiten machen sich auch lange, weit in das Meer hinausgreifende Molen nötig, wie wir sie bei Swinemünde, Neufahrwasser und Pillau sehen, um die Flußmündung vor Versandung durch die vorbeistreichende Küstenströmung zu schützen.

Die Erfolge aller dieser Arbeiten, die die norddeutschen Seestädte im Wettstreit mit einander ausführten, haben meist den gehegten Erwartungen entsprochen, oft sie noch übertroffen. Bremen, zu dem noch vor zwanzig Jahren nur Schiffe von höchstens 2,5 m Tiefgang gelangen konnten, wird jetzt bei Flut von 6 m tief gehenden Fahrzeugen erreicht. — In dem Fahrwasser der Unterelbe sind nur die bekannten Blankeneser Barren noch störend, die ihre Entstehung dem Umstand verdanken, daß die Elbe unterhalb der Insel Finkenwärder ihre Breite plötzlich verdoppelt, was natürlich eine bedeutende Verlangsamung der Stromgeschwindigkeit und damit eine dementsprechende Erhöhung der Sedimentation zur Folge hat. Nachdem jene Sandanhäufungen lange Zeit der Schiffahrt außerordentlich hinderlich waren, sind sie jetzt so weit unter den Wasserspiegel gebracht, daß sie bei Flut von Schiffen mit 7,2 m Tiefgang passiert werden können[3]); ihre gänzliche Unschädlichmachung für den Verkehr ist wohl nur noch eine Frage kurzer Zeit. Die Trave ist zwischen Lübeck und der Ostsee infolge der im Jahre 1882 vollendeten Korrektion für Schiffe von 5 m Tiefgang passierbar[4]). Das Stettiner Fahrwasser ist seit 1840 von 4 m auf 6 m vertieft worden, und gegenwärtig ist man im Begriff, eine Tiefe von 7 m, im Haff sogar von 8 m herzustellen. Außerdem ist die Entfernung nach dem Meere durch zwei Durchstiche, die „Kaiserfahrt“ und die „Königsfahrt“, von denen die erste die Oder mit dem Dammschen See verbindet, die andere den östlichen Zipfel der Insel Usedom abschneidet, um 12 km verkürzt worden[5]). — Weichsel und Mottlau bilden bis Danzig eine Fahrstraße von reichlich 7 m Tiefe[6]); der erst im vorigen Jahre vollendete Königsberger Seekanal läßt Schiffe bis

---

[1]) Buchenau, Bremen S. 31.
[2]) Vgl. oben S. 34.
[3]) Melhop, Historische Topographie Hamburgs S. 27.
[4]) Geographische Gesellschaft, Die Freie und Hansestadt Lübeck S. 139.
[5]) W. H. Meyer, Stettin etc. S. 65 und Krause, Ueber die Hafenanlagen Stettins etc. S. 9.
[6]) Schwabe, Deutsche Binnenschiffahrt S. 106.

6,5 m Tiefgang nach Königsberg gelangen [1]). — Alle deutschen Seehäfen aber werden in nächster Zeit überflügelt werden durch Lübeck, welches im Anschluß an den Elbtravekanal die Mittel bewilligte zu einer nochmaligen Regulierung der Trave und zur Vertiefung des Fahrwassers auf 8,5 m [2]).

Die geschilderten Stromvertiefungen waren meist weder nötig noch möglich in der ganzen Breite des Stromes, sondern beschränkten sich auf eine Breite von 75—150 m. Deshalb bedurfte es, um die Fahrrinne sicher benutzen zu können, einer genauen Bezeichnung derselben. Diese Markierung, mit der man schon im frühen Mittelalter begann — der Neuwerker Leuchtturm wurde bereits im 13. Jahrhundert gesetzt [3]) — ist jetzt durch Reichsgesetz geregelt, auf allen deutschen Strömen einheitlich und so vollkommen, daß die Ein- und Ausfahrt großer Ozeandampfer zu jeder Zeit des Tages und der Nacht und, abgesehen von ganz schweren Stürmen und Nebeln, bei jeder Witterung geschehen kann.

Markiert wird durch Leuchtschiffe, Leuchttürme, Leuchtbaaken, Kugelbaaken und Tonnen. Die Leuchtschiffe und Leuchttürme liegen an der äußersten Mündung der Ströme. Die Baaken, Holzgerüste, an denen entweder gewisse Zeichen für die Tagfahrt oder bestimmte Feuer für die Nacht angebracht sind, stehen nahe der Mündung auf Watten oder Sandbänken, weiter oberhalb am Ufer des Stromes. Die Tonnen sind in kurzen Zwischenräumen auf der ganzen Länge der Fahrrinne verankert. Tonnen und Kugelbaaken unterscheiden sich nach bestimmten Farben und Zahlen, die Lichter zerfallen in unveränderliche und solche, die entweder ihre Farben regelmäßig wechseln oder in bestimmten mehr oder weniger großen Zwischenräumen regelmäßig auftauchen und wieder verschwinden, so daß der diese Zeichen genau kennende Lotse stets weiß, auf welchem Abschnitt des Stromes er sich befindet.

Alle besprochenen Verbesserungen der Fahrrinne aber sind natürlich nur dann für die betreffenden Städte von Vorteil, wenn sich damit der politische Besitz des Stromes verbindet. Darum gingen die Bemühungen der Hansestädte vor allem dahin, ihre Machtsphäre über den Strom möglichst bis an die offene See hin auszudehnen und die Flußufer frei zu halten von lästigen Nachbarn, die die Schiffahrt stören könnten. Mit aller Energie wehrten sie sich gegen das Strandrecht, das jedem erlaubte, gestrandetes Gut sich anzueignen. Manche Raubritterburg wurde im Mittelalter von ihnen gebrochen, mancher Fürst oder Bischof durch friedliche Verträge oder Waffengewalt dahin gebracht, sein Schloß und — was die Hauptsache war — seine Zollhebestation am Ufer aufzugeben [4]). Das Bremer Gebiet reichte zur Blütezeit dieser Stadt bis an das Meer [5]); bei Lübeck ist das heute noch der Fall. Hamburg setzte noch im 19. Jahrhundert durch, daß Hannover, Lauenburg und

---

[1]) Ebenda, S. 110.
[2]) Ebenda, S. 139.
[3]) Gaedechens, Topographie Hamburgs S. 80.
[4]) Vgl. E. Erythropel, Beiträge zur Geschichte der Weserpolitik Bremens. Geestemünde 1892 S. 3.
[5]) W. v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen Bd. II S. 4.

Mecklenburg ihre Ansprüche auf Elbzölle aufgaben. Travemünde und Weichselmünde wurden schon im Mittelalter zum Schutze der weiter binnenwärts liegenden Handelsplätze gegründet und sind oft die Objekte heißer Kämpfe gewesen. Bremerhaven ist lange vor der eigentlichen Gründung durch Bremen von Feinden Bremens geplant und oft als Festung begonnen [1]), aber immer wieder von den Bremern gebrochen worden. — Ebenso verhaßt waren den Städten die zahlreichen binnenländischen Zollhebestationen an den deutschen Flüssen, deren Menge in den politischen Verhältnissen Deutschlands begründet war und auf die Schiffahrt durch Verteuerung der Fracht außerordentlich hemmend einwirkte. Obgleich Napoleon I. durch Aufhebung der Rheinzölle die Deutschen die Segnungen der Zollfreiheit gelehrt hatte, hatte die Weser im Jahre 1867 noch sieben selbständige Uferstaaten, die alle ihre Strommaut beanspruchten, und deren Grenzen so durcheinanderlagen, daß sie auf der schiffbaren Strecke jenes Stromes 35 mal überschritten werden mußten. An der Elbe bestanden bis zum Ende des 18. Jahrhunderts auf einer Strecke von 725 km 35 Zollämter, d. h. ein Zollamt nach je 20 km [2]). Diese Uebelstände sind seit der Einigung Deutschlands beseitigt, und durch die Anlagen von Freihafengebieten in Hamburg, Bremen, Stettin und Danzig sind in dieser Beziehung die denkbar günstigsten Zustände für jene Handelsstädte geschaffen worden.

Die bedeutenden künstlichen Vertiefungen der Zugänge vom Meere her haben es ermöglicht, daß Ozeandampfer bis zu den großen Handelsemporien gelangen können. Der eine Teil der Bedingungen für gute Häfen war damit erfüllt. Nun mußte aber andererseits auch der Landverkehr möglichst nahe an das Wasser gebracht werden. Das einzige Mittel dazu war, das die Strommündung auf beiden Seiten einsäumende, bei Sturmfluten Ueberschwemmungen ausgesetzte sumpfige Land aufzuhöhen, festzumachen. Wie wir erwähnten, ruhen in der That die am Strome liegenden Stadtteile unserer Seestädte fast ausnahmslos auf aufgeschüttetem Boden; und diese Aufhöhungen sind ursprünglich immer durch das Bedürfnis entstanden, eine feste Verbindung mit dem tiefen Strom zu haben. Am klarsten lassen das wieder die Hamburger Verhältnisse erkennen. Der Hamburger Hafen hat nämlich im Laufe der Jahrhunderte interessante Ortsveränderungen erfahren, die in jedem Stadium den jeweiligen Stand der Aufhöhungsarbeiten entsprachen. Er wanderte in dem Suchen nach tieferem Fahrwasser von seinem ursprünglichen Ort in der Alster allmählich durch das sogen. Alstertief nach der Alstermündung und in die Elbe. Dort dehnte er sich eine Strecke stromabwärts und dann über den Strom hinweg bis an das jenseitige linke Ufer aus. Dies war natürlich nur möglich, wenn der Landverkehr ihm Schritt für Schritt fólgte und immer näher an das Wasser herankam, wenn immer mehr des am Strom liegenden Landes durch Aufhöhung der Ueberschwemmung entzogen und mit Straßen belegt wurde. Die letzten Glieder aber in dem Zusammenschluß von Land- und Seeverkehr

[1]) Buchenau, Bremen 255—257.
[2]) Schwabe, Deutsche Binnenschiffahrt S. 42 u. 50.

konnten erst in der Gegenwart mit Hilfe der vervollkommneten Technik eingefügt werden. Noch im Jahre 1866 war in Hamburg die Verbindung mit den im Hafen liegenden Schiffen nur auf dem Wasserwege möglich. Alle Waren mußten durch Vermittlung von Schuten (kleinen Frachtfahrzeugen) an die Seeschiffe gebracht und von denselben geholt werden. Denn die großen Seeschiffe konnten natürlich nicht bis an die am Fleet liegenden Warenhäuser gelangen. So war immer noch eine dreimalige Umladung nötig, vom Seeschiff in die Schuten, von diesen in die Warenhäuser und von diesen wieder auf die Landverkehrsmittel [1]).

Da beschloß man, nach dem Vorbilde vieler englischer Häfen Einrichtungen zu treffen, die einen direkten Umschlag vom Seeschiff auf das Landfahrzeug gestatten. Diese bestehen in Bauwerken, die wir jetzt Kais zu nennen gewohnt sind, mächtigen Ufermauern, die auf Pfahlrosten ruhen. Sie erheben sich senkrecht aus dem für Ozeanschiffe fahrbaren Wasser und haben eine Höhe von 6 bis 8 m, so daß sie ungefähr mit den Bordrändern großer Seeschiffe in einem Niveau liegen. Diese Kais sind mit Schienensträngen belegt, von denen der dem Wasser nächste kaum 1 bis 1 $^1/_2$ m von demselben entfernt ist. Damit sind die Bedingungen für das vollkommenste Landverkehrsmittel, für die Eisenbahn, fast bis an Bord der Seeschiffe gebracht, und somit ist auch das zweite Erfordernis guter Häfen erreicht. Jetzt können die vom Meere herkommenden Güter durch nur einmalige Umladung an ihren oft tief im Binnenland liegenden Bestimmungsort gelangen.

Mit der Steigerung des Seeverkehrs mußte diese Berührungslinie, auf der ein bequemer Warenübergang stattfinden kann, entsprechend verlängert werden. Da es aber natürlich im Interesse der Handeltreibenden liegt, den Verkehr auf einen möglichst engen Raum zu konzentrieren, so legte man diese Mauerwerke nicht in einer Ausdehnung längs des Ufers an, sondern mehrere derselben nebeneinander in der Richtung des Stromes, und so entstanden nach und nach zehn gewaltige Becken, die wir unter dem Namen „Hamburger Hafen“ zusammenfassen.

Die Hamburger Einrichtungen wurden Vorbild für ähnliche Anlagen in Bremen, Bremerhaven, Kiel [2]) und Stettin. In Lübeck, Danzig und Königsberg genügte dem geringeren Verkehr bisher die Herstellung von Ufermauern längs des Stromes.

Diese Becken, die zugleich den Schiffen vollständigen Schutz gegen Stürme und Eisgänge bieten, konnten in der fast gezeitenlosen Ostsee immer, in Weser- und Elbmündung in den meisten Fällen als offene Tieden- oder Gezeitenhäfen gebaut werden, da der Unterschied zwischen Ebbe- und Flutwasserstand nicht so groß ist, daß er, wie z. B. in den Hafenorten an der Westküste Englands, die mit einem Gezeitenunterschied von 6 bis 10 m zu rechnen haben, sogen. Dockhäfen,

[1]) Nels u. Bubendey, Die Elbe, Hamburgs Lebensader S. 20.

[2]) Für Kiel ist ein solches Becken geschaffen durch die Einmauerung des innersten Fördenwinkels. Außerdem hat Kiel am Gaardener Ufer noch kleinere Becken für Kriegsschiffe.

d. h. durch Schleusen verschließbare Hafenbassins erforderte. Nur für die Anlagen in Bremerhaven machten sich solche geschlossene Becken nötig, weil sonst eine baldige Verschlickung des Beckens nicht zu verhindern gewesen wäre.

Aber es genügte dem Menschen noch nicht, die Berührungsgrenze zwischen Wasser und Land auf große Strecken zu einer fast linearen gemacht zu haben. Er suchte Mittel, den Uebergang vom Wasser- zum Landverkehr noch mehr zu erleichtern, und fand diese in den Kränen, die, auf dem festen Lande ruhend, ihre eisernen Arme weit über das Wasser hinüberstrecken und so mächtige Klammern darstellen, durch die Land- und Seeverkehr in der vielleicht sinnenfälligsten Weise zusammengeheftet sind [1]).

Ja, man ging noch weiter in der künstlichen Annäherung von Land- und Seeverkehr: wenn die großen Dampfer und besonders die lange noch nicht veralteten, ja in den letzten Jahren zu gewissen Transporten wieder häufiger gebauten großen Segler die weit vom Meere entfernten Handelsstädte ungehindert erreichen können, so verdanken sie das neben der tiefen Fahrrinne dem Umstande, daß die untersten von ihnen benutzten Flußabschnitte prinzipiell von jeder Ueberbrückung freigehalten sind. Direkt hinter den Städten aber beginnt die Herrschaft des Landverkehrs, und diese macht sich vor allem darin geltend, daß große Brücken, deren vor allem die Eisenbahnen bedürfen, den Strom überschreiten. Dennoch hat man Mittel gefunden, Seeschiffen, denen das Fahrwasser oberhalb der Brücken noch eine Strecke lang genügt, die aber der Takelung wegen die Brücken nicht passieren können, das Weiterfahren zu ermöglichen, und so dem Seeverkehr noch Bahnen zu schaffen, wo derselbe sozusagen keine Berechtigung mehr hat. Diese Mittel sind die beweglichen Brücken, die Dreh-, Zug- und Hubbrücken, die zu dem Hafenbilde eines jeden unserer Seeorte gehören. Das schönste Beispiel für den Nutzen der beweglichen Brücken bietet wieder Hamburg in seinem Zollkanal; dieser umgeht in einem Bogen nach Nordosten die beiden großen Elbbrücken, und die ihn übersetzenden 4 Brücken sind sämtlich beweglich, so daß ein Segelschiff durch ihn in die Elbe oberhalb der Brücken gelangen kann. Damit ist — geographisch gesprochen — eine künstliche Uebereinanderschiebung von See- und Landverkehr vollzogen.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß auch die zur Sortierung und längeren oder kürzeren Aufbewahrung von Waren dienenden Ladeschuppen und Speicher das Doppelgesicht des Land- und Seeverkehrs tragen, indem sie an der einen Seite durch eine Laufbrücke direkt vom Schiff erreichbar sind, auf der anderen Thore haben, die direkt in die Eisenbahnwaggons münden.

Zusammenfassung: Die von den deutschen Seestädten im Laufe der Jahrhunderte geleisteten Verkehrserleichterungen bestehen:

1. In einer künstlichen Vertiefung der Fahrrinne nach der offenen See.

---

[1]) Aehnliche Funktionen wie die Kräne verrichten die großen Getreide- und Petroleumheber.

2. in einer Verkürzung der Fahrrinne durch Beseitigung großer Stromkrümmungen mittels Durchstiche[1]),

3. in einer genauen und einheitlichen Befeuerung und Betonnung des Fahrwassers,

4. in der Schaffung eines dem großen Landverkehr zugänglichen Hafenufers durch Aufhöhung des Flußschwemmlandes und Errichtung von Kais.

5. in der Aufstellung von Einrichtungen zur Erleichterung des Umladegeschäftes.

So sehen wir in unseren Seehäfen ein Stück Küste, das mit allen nur denkbaren Vorteilen ausgerüstet ist, und das eine interessante Kulturlandschaft bildet, die in allen ihren Merkmalen auf dem einen geographischen Gedanken der möglichst bequemen Vermittlung zwischen Land- und Seeverkehr beruht. Der Mensch hat in ihr alle jene amphibischen Gebilde, die der Küste von Natur eigen sind, die aber verkehrsstörend wirken, entfernt, hat sie aber in den Kais und Kränen, in den Brücken und Speichern durch Gebilde ersetzt, die jene doppelte Beziehung zu Land und Wasser gleichsam in kondensierter Form enthalten. Daraus geht hervor, daß der Küste ihre Eigenart unter allen Umständen gewahrt bleibt, daß sie nie weder zum Lande noch zum Meere gerechnet werden kann, sondern ein Kontakthof zwischen beiden ist, der in diesem Falle nur auf eine möglichst geringe Breite reduziert wurde.

In den Häfen ist die Bestimmung unserer Städte zum Verkehr am deutlichsten ausgedrückt, aber dieser hat auch der eigentlichen Ansiedelung selbst, dem Häuserkomplex, einen bestimmten Stempel aufgeprägt, der bis auf den Verlauf der Straßen und die Bauart der Häuser zu verfolgen ist. Wir wenden uns im folgenden Teile zunächst der Besprechung der räumlichen Entwicklung unserer Städte zu.

---

[1]) Durchstiche verbinden meist den doppelten Nutzen der Fahrwasservertiefung und Fahrtverkürzung.

Nach einer Photographie von Zedler & Vogel in Darmstadt.

Freihafen in Bremen.

IV. Räumliche Entwicklung der eigentlichen Ansiedelung.

Die Betrachtung der räumlichen Entwicklung einer Stadt kann von zwei Punkten ausgehen. Sie kann entweder mit dem ältesten Stadtteil beginnen und verfolgen, wie sich ein Teil nach dem anderen an diesen Kern anschließt, bis das jetzige Stadtbild fertig ist, oder sie kann vom Resultat dieser Entwicklung, vom modernen Stadtbilde aus ihren Weg nehmen und dann erst die allmähliche Entstehung desselben betrachten. Wie wir in der Einleitung andeuteten, wird der Geograph den letzteren Weg vorziehen. Er wird erst das Ganze betrachten und schildern und sich dann erst Rechenschaft geben, auf welche Weise es zu dem geworden, was es ist.

Wenn wir im folgenden von dem Stadtbild reden, so meinen wir damit nicht nur den von der amtlichen Stadtgrenze eingeschlossenen Stadtraum, sondern die Fläche, die sich dem Auge auf der Karte als zusammenhängend (nicht „geschlossen") bebaut darstellt, sodaß zu unserem Stadtbild mancher Vorort gehört, der der betreffenden Stadt vielleicht nicht einverleibt ist. So haben wir — um die stärkste Abweichung von den behördlichen Grenzen anzuführen — Altona zu Hamburg gerechnet, obgleich beide Städte sogar verschiedenen Staaten angehören.

1. Gestalt.

Die in Fig. 1—7 (Beilage 7) dargestellten Stadtumrisse sondern sich auf den ersten Blick in zwei Gruppen. Zu der einen gehören Danzig und Königsberg, zu der anderen die übrigen Städte [1]). Die Vertreter der ersten Gruppe sind gekennzeichnet durch eine runde, geschlossene Form der eigentlichen Stadt: bei Königsberg ist aus einem fast vollständigen Kreis nur ein dreieckiges Stück sumpfiger Niederung zwischen altem und neuem Pregel herausgeschnitten, Danzigs Kreisform erleidet noch geringere Abweichungen durch die gerade verlaufenden Höhenzüge des Bischofs- und Hagelsberges, an die sich die Stadt im Westen lehnt. Die Vororte sind nur spärlich entwickelt, besonders bei Königsberg, das bisher immer noch im Innern genug Raum bot. Bei Danzig

[1]) Nicht befestigte Städte haben eigentlich keine festen Grenzen, sondern verlaufen allmählich in ihre Umgebung. Um aber doch ein Bild des Stadtindividuums zu erhalten, haben wir die Grenzen da gezogen, wo große Lücken in der zusammenhängenden Bebauung auftreten.

beginnen sie erst in einer gewissen Entfernung von der Stadt. Ihre lang gestreckte Gestalt erklärt sich durch die topographische Beschaffenheit der Umgebung. Sie liegen teils an dem oben erwähnten Höhenrand im Norden und Süden der Stadt (Neuschottland, Teile von Langfuhr, Petershagen, Altschottland, St. Albrecht), teils ziehen sie sich in Thalrinnen zwischen den Hügeln bergan (Neugarten, Schidlitz, Langfuhr). Die Niederung östlich der Stadt ist frei von Vororten [1]).

Die geschlossene Gestalt, die spärliche Entwicklung der Vorstädte, der Zwischenraum zwischen diesen und der eigentlichen Stadt sind Merkmale befestigter Städte. Danzig und Königsberg sind heute noch Festungen, damit ist ihre Gestalt erklärt.

Festungen aber mußten die mittelalterlichen Städte alle sein, darum ist die Kreisform, als die zu Verteidigungszwecken günstigste, die allgemeine bei ihnen, und wir finden dieselbe in den meisten deutschen Großstädten in der sogenannten inneren Stadt wieder, so auch bei den Städten der zweiten Gruppe mit Ausnahme Stettins, dessen innere Stadt eine mehr rechteckige, aber auch geschlossene Form aufweist.

Die Kreisgestalt suchte man auch immer wieder zu gewinnen, wenn man mehrere vorher selbständige Ansiedelungen mit einer gemeinsamen Befestigung umzog; ihr zuliebe erweiterte man sogar oft die Stadt, wie uns Beispiele aus Bremen und Hamburg später zeigen werden.

Auch natürliche Hindernisse konnten selten diese regelmäßige Linienziehung hindern: über Berg und Thal setzte sie sich fort und überschritt sogar große Wasserflächen, wie das an der betreffenden Stelle 200 m breite Alsterbecken Hamburgs. Als besonders günstigen Umstand begrüßten es natürlich die Gründer einer Stadt, wenn sie einen Bauplatz fanden, dem schon die Natur eine derartig geschlossene Gestalt gegeben hat. Das alte Kiel liegt auf einem fast kreisrunden Landvorsprung zwischen dem Kleinen Kiel und der Förde, Lübeck auf einem ovalen Hügel, der von der Trave und der in sie mündenden Wakenitz umflossen wird.

Sobald eine Stadt bei ihrer Ausdehnung nicht mehr auf strategische Erwägungen Rücksicht zu nehmen braucht, geschieht diese und damit die Bildung ihrer Gestalt nach mehr geographischen Gesichtspunkten. Die Rücksichtnahme auf Form und Beschaffenheit des Bodens, auf verkehrsgeographische Verhältnisse u. s. w. lassen den Stadtumriß meist zu einem von jener künstlich regelmäßigen Festungsform vollständig abweichenden Umriß gelangen.

Das auffallendste Merkmal in der Gestalt der Städte der zweiten Gruppe besteht vielleicht in dem Hinausziehen langer Strahlen vom Rande der mehr geschlossenen Stadtmasse, die jedesmal von einer die Stadt verlassenden Straße durchzogen werden. Besonders stark sehen wir die Strahlen ausgebildet, die in der Nähe des Wassers ziehen.

Nördlich und südlich von Stettin zieht sich an dem die Oder begleitenden Höhenrand eine Kette von Vorstädten hin, deren nördlicher

[1]) Vgl. Hahn, a. a. O. S. 44.

Teil bereits eine Ausdehnung von mehr als 5 km erreicht hat, und die immer noch wächst. Eine ähnliche Bildung sehen wir in den nach Südosten und Nordwesten gerichteten Ausläufern Bremens.

Mit dieser Bevorzugung der Wasserverkehrsstraßen hängt zusammen, daß die Ausdehnung der ganzen Stadtmasse in der Richtung des Wassers meist eine größere ist als in der rechtwinklig zu ihr liegenden. Besonders deutlich kommt dies wieder bei Stettin und Bremen[1]) und außerdem bei Kiel zum Vorschein. Daß Hamburgs ostwestliche und südnördliche Ausdehnung ziemlich gleich ist, kommt daher, daß die Alster, die für kleine Fahrzeuge schiffbar ist, ihrerseits auch die Ansiedelung an ihren Ufern hinaufzieht. — Hat der Rand des Wassers einen gebogenen Verlauf, so erhält die Ansiedelung eine entsprechende Gestalt. Der Ansiedelungskomplex von Kiel, Gaarden und Ellerbeck, der allerdings von mehreren Punkten aus entstanden ist, hat den ganzen Hintergrund der Förde umzogen, einen Rahmen oder eine Haube um dieselbe bildend. Dieselbe Gestalt finden wir auch bei anderen Fördenstädten, z. B. Flensburg und Schleswig wieder.

2. Die einzelnen Stadtteile.

Ein Blick auf den Plan oder besser noch ein Ueberblick von einem Turm aus zeigt uns bei jeder der hier in Rede stehenden Städte, daß dieselbe nicht in allen ihren Teilen gleichförmig ist, sondern daß sie sich aus einer größeren oder geringeren Anzahl deutlich voneinander unterscheidbarer Teile zusammensetzt. Unterscheidbar sind diese Teile durch die Art, wie die Straßen in ihnen verlaufen, durch die Dichte, in der sie bebaut sind, und — wie wir bei einer späteren Durchwanderung sehen — zum Teil auch durch die verschiedene Bauart der Häuser.

Zunächst können wir eine innere von einer sie umgebenden äußeren Stadt unterscheiden; bei Danzig kann man allerdings kaum von einer äußeren Stadt reden, dagegen lassen sich in Königsberg beide Stadtteile innerhalb des jetzigen Festungsgürtels sehr wohl von einander trennen[2]).

Innere und äußere Stadt sind durch einen zusammenhängenden Straßenzug wie in Hamburg, Stettin und Königsberg, oft auch durch Reste des alten Stadtgrabens oder sonstige Gewässer wie in Bremen, Kiel und Lübeck scharf voneinander getrennt. Die erstere wird immer von der zweiten mehr oder weniger an Größe übertroffen, desto mehr natürlich, je größer das Wachstum der betreffenden Stadt in neuerer Zeit gewesen ist; so ist der Flächenraum der äußeren Stadt besonders bedeutend in Hamburg, Kiel und Stettin (vgl. Fig. 2, 3 und 5).

---

[1]) Die Sonne geht für das nordwestliche Ende Bremens 17 Sekunden später auf als für das südöstliche. Die gewaltige Längsentwicklung der Stadt hängt allerdings zum Teil auch damit zusammen, daß diese durch die im Norden liegenden Bahnhofsanlagen verhindert ist, nach dieser Seite sich auszudehnen.

[2]) Die innere Stadt wird in Königsberg gebildet durch die drei alten Stadtteile: Altstadt, Löbenicht und Kneiphof.

Jeder der beiden Stadtteile besteht aber wieder aus mehreren ungleichartigen Bestandteilen. Betrachten wir zunächst diejenigen der inneren Stadt. Oben erwähnten wir, daß der älteste Teil der Ansiedelung sich immer am Abhang einer Höhe befand. In Bremen, Hamburg, Stettin und Danzig war dieser älteste Teil eine Fischerniederlassung, die natürlich unregelmäßig gebaut und mehr einem Dorfe als einer Stadt ähnlich war. Sie ist jetzt meist verschwunden; wo sie aber noch erhalten ist, kennzeichnet sie sich durch enge, unregelmäßige und winkelige Straßen. Am deutlichsten sehen wir sie noch in Danzig, wo sie den zwischen Radaune und dem altstädtischen Graben liegenden Teil der heutigen Altstadt bildet (Fig. 14 auf Beilage 8). Bis vor kurzem viel deutlicher als heute nach großen Umbauungen der letzten Jahre hob sich auch „der Kessin", die alte Wendenstadt Stettins in der nordöstlichen Ecke der jetzigen inneren Stadt durch kurze und winkelige Straßen ab [1]) (Fig. 12). Aeußerlich nicht mehr zu erkennen ist diese Uransiedelung in Bremen — sie lag dort am Westrand des östlichen Geestrückens an der Weser zu beiden Seiten der jetzigen Großen Brücke [2]) — und ganz verschwunden ist sie schon auf den ältesten Plänen von Hamburg.

Ein zweiter Teil der inneren Stadt zeichnet sich im Gegensatz zu dem oben besprochenen durch außerordentliche Regelmäßigkeit aus. Die Straßen haben in demselben einen fast völlig geraden Verlauf und schneiden sich meist genau in einem rechten Winkel und in regelmäßigen Zwischenräumen. Dieser Stadtteil ist — mit Ausnahme Hamburgs — nicht nur ein gemeinsames Merkmal der von uns besprochenen Städte, sondern findet sich fast in allen ostelbischen Städten Deutschlands wieder und weist überall dieselbe Regelmäßigkeit, ja denselben Umfang und dieselbe Gestalt, nämlich die eines Ovals von 600 m Längs- und 300—400 m Querdurchmesser auf. Das Verdienst, diese auffallende Erscheinung als eine weitverbreitete festgestellt zu haben, hat der Straßburger Gymnasiallehrer Joh. Fritz, der in einer Programmarbeit unter dem Titel „Deutsche Stadtanlagen" seine Forschungen niedergelegt hat. Fritz fand jenes Oval (bei nicht vollständigem Material) in etwa 200 Städten und erklärt es in jedem Falle als eine deutsche Ansiedelung, die nach einem bestimmten, überall gleichen Plane angelegt ist. Dieser Plan, dessen Herkunft Fritz nicht vollständig sicher nachweisen kann, ist nach ihm das Schema für alle Stadtgründungen vom 12.—14. Jahrhundert in dem den Slaven abgerungenen deutschen Kolonisationslande. Seine genaue Ausführung wurde von Lokatoren überwacht: „Reißbrett und Stift, Meßkette und Pflugschar haben bei derselben eine Rolle gespielt."

In den hier behandelten Städten kommt dieser „deutsche Gründungsplan" in verschiedenen Graden der Deutlichkeit vor. Am schönsten findet er sich in Kiel, wo er den ganzen Raum zwischen Kleinem Kiel und der Förde ausfüllt (Fig. 10), in Danzig, wo er die sogen. Rechte Stadt bildet (Fig. 14) und in Königsberg (Fig. 15). In Bremen hat nur

[1]) H. Lemcke, Die älteren Stettiner Straßennamen. Stettin 1881, S. 1—2.
[2]) Buchenau, Bremen, Taf. 4.

die mittlere von Otto I. gegründete Stadt zwischen Markt einerseits und Papen- und Pieperstraße andererseits eine planmäßige Anlage erfahren[1]) (Fig. 8), während die Gestaltung der Dom- und der Stephanistadt mehr durch willkürliche Erweiterung und durch die Form der beiden Geestrücken, auf denen jene liegen, bedingt wurde. Der Anschluß an eine schon vorhandene Ansiedelung und topographische Verhältnisse sind auch für die Gestalt des alten Hamburg maßgebend gewesen. Die Stadt entstand auf einer in die Niederung hinausziehenden dreieckigen Landzunge, deren Form den Umriß der Stadt und die Richtung ihrer Straßen naturgemäß bestimmte. Dazu kommt, daß Hamburg und Bremen als deutsche Gründungen schon vor jener Kolonisationsperiode entstanden, in einer Zeit also, in der jenes Schema wahrscheinlich noch gar nicht, sicher wenigstens nicht in der späteren verknöcherten Form angewendet wurde. Vielleicht sind auch in beiden Städten Uebergangsformen zu den westdeutschen Städten zu erblicken[2]), deren Straßenanlage Fritz als vollständig regellos bezeichnet[3]), während Otto Schlüter in ihr ein Schema von im ganzen radial verlaufenden Straßenzügen, die durch Querwege miteinander verbunden sind, nachweist[4]). Interessant liegen die Verhältnisse bei Lübeck (Fig. 11). Auch für den Aufbau dieser Stadt war das Normalschema maßgebend. Jedoch geschah dessen genaue Innehaltung jedenfalls nur im Anfang der Bebauung, bei den dem Markte unmittelbar benachbarten Teilen, während sich das Wachstum des Ortes später mehr an die vorhandenen topographischen Verhältnisse anschloß. Freilich waren diese derart, daß sich von selbst eine Anlage ergab, die jenem Schema außerordentlich nahe kam. Lübecks Bauplatz ist der zwischen Trave und Wakenitz liegende Werder; derselbe fällt nach den beiden Flüssen zu steil ab, und seine einzige Landverbindung liegt in der Längsrichtung des Höhenrückens. In der Fortsetzung der von außen an die Stadt herankommenden Straße legte man auf der Höhe zwei Längsstraßen an. Von diesen wurden dann in rechtwinkeliger Richtung zu ihnen Straßen nach den beiden Flüssen hinabgeführt. Die Bebauung derselben geschah zunächst bis an den Rand des Höhenrückens. Später entstand dann noch eine Häuserreihe in den Niederungen der Flußläufe und damit auch noch je eine Straße zu beiden Längsseiten des Höhenrückens, so daß auf diese Weise das Straßennetz eine an jenen Plan erinnernde Regelmäßigkeit erhielt[5]). Letzterer hat wohl als Vorbild der Bebauung vorgeschwebt, ist aber in freierer Weise angewandt worden.

Eine Eigentümlichkeit des ostelbischen Planes besteht darin, daß

---

[1]) Buchenau, Bremen, S. 81.

[2]) Solche Uebergangsformen, die nur den Anfang des Normalschemas haben, planmäßige Anlage der Ansiedelung um den Markt, sind im Binnenlande die Altstadt Braunschweig und Freiburg im Breisgau(?). G. v. Below, Das ältere deutsche Städtewesen und Bürgertum S. 30.

[3]) Fritz, a. a. O. S. 9.

[4]) O. Schlüter, Grundriß der Städte. Zeitschrift des Vereins für Erdkunde zu Berlin, 1899 S. 456.

[5]) Dr. W. Brehmer, Beiträge zu einer Baugeschichte Lübecks, Zeitschrift des Vereins für Lübeck. Geschichte und Altertumskunde, Bd. V S. 135.

die nach der vollständigen Bevölkerung einer vorgesehenen Anlage sich nötig machende Erweiterung nicht in konzentrischen Zonen oder strahlenförmig geschah, sondern dadurch bewirkt wurde, daß man eine zweite oder gar dritte Anlage gleicher Art neben die erste legte, sodaß wir jenes Schema in einer Stadt oft mehrmals wiederholt finden[1]). In Königsberg ist es zweimal sehr deutlich in der Altstadt und im Kneiphof und ein drittes Mal weniger deutlich im Löbenicht vorhanden (Fig. 15). Auch Danzig hat neben der Rechten Stadt den Normalplan noch zweimal, wenn auch nur angefangen: in der südlichen Vorstadt und in dem nördlichen Teile der Altstadt (Fig. 14). Ebenso hat Rostock drei solcher Gründungen.

Eine so vollkommene Durchführung eines bestimmten Planes ist nur denkbar, wenn entweder die neuen Städte an Orten gegründet wurden, die vorher noch keine Ansiedelung trugen, wie dies bei Kiel, Lübeck und Königsberg der Fall war, oder wenn die Kolonisten sich neben, nicht in der schon vorhandenen Ansiedelung anbauten.

Fritz scheint zwar anzunehmen, daß auch der andere Fall vorgekommen sei, daß nämlich ein schon bestehender unregelmäßig gebauter Ort durch die westdeutschen Kolonisten umgeformt, ihm nachträglich jenes Schema aufgeprägt worden sei[2]). Allein er führt hierfür als einziges Beispiel Stettin an. Den zwischen der Oder und der Höhe liegenden Teil dieser Stadt hält er für die alte slavische Siedelung, die aber im Sinne des Schemas modifiziert sei. Wie wir oben bereits erwähnten, war jedoch der alte wendische Flecken bis vor kurzem noch deutlich erkennbar und ist auch jetzt noch durch auffallend kurze und zum Teil steile Straßen charakterisiert[3]). Die deutsche Kolonie aber liegt im Nordwesten neben diesem auf der Höhe und ist durch weite, geräumige, rechtwinkelig sich schneidende Straßen gekennzeichnet. Fritz faßt in dem von ihm bezeichneten Stadtteil zwei verschiedene Elemente zu einem zusammen: die eine nördliche Hälfte ist ein Teil der slavischen Siedelung, die andere südliche ein Teil der deutschen, der allerdings nicht zu der eigentlichen planmäßigen Anlage gehört, sondern diese nur mit der Oderniederung verbindet[4]). Kurz, auch in Stettin wurde die neue Ansiedelung nicht der alten aufgepropft, sondern entstand neben ihr; und dies scheint die Regel für jene Neugründungen gewesen zu sein. Diese Wahrscheinlichkeit hat viel für sich, wenn man bedenkt, daß einerseits eine Umformung eines schon bestehenden Fleckens in eine Stadt von ganz anderen Grundrissen immer mit großen Schwierigkeiten verknüpft gewesen wäre, und daß es andererseits dem Charakter des Mittelalters entspricht, Standes- und besonders Stammesunterschiede auch durch räumliche Trennung zu kennzeichnen.

---

[1]) Vgl. Fritz, a. a. O. S. 18.

[2]) Er schreibt a. a. O. S. 33: Die erste deutsche Ansiedelung Stettins liegt „der Wendenstadt benachbart, ja mitten in derselben".

[3]) Vgl. auch H. Hering, Beiträge zur Topographie Stettins in älterer Zeit, S. 11.

[4]) Die von der Höhe herabführenden deutschen Straßen sind bezeichnenderweise nicht so steil wie die wendischen, sondern überwinden die Höhenunterschiede durch Krümmungen.

Wie oben erwähnt, ist der besprochene schematische Stadtteil in Bremen nur angedeutet, in Hamburg gar nicht vorhanden; dafür haben beide in der inneren Stadt einen regelmäßigen Stadtteil, der den anderen Orten fehlt. Es ist in Bremen die am linken Ufer liegende Neustadt (Fig. 8, II); in Hamburg der Teil der Neustadt, der zwischen Poolstraße und Kohlhöfen einerseits und Mühlen- und Schlachterstraße andererseits gelegen ist (Fig. 9). Beide Stadtteile sind im Anfang des 17. Jahrhunderts entstanden und Produkte holländischer Baukunst, sogar desselben Meisters. Als sich nämlich zu dieser Zeit drohender Kriegsgefahren wegen eine stärkere Befestigung vieler deutscher Städte nötig machte, ließen mehrere norddeutsche Städte, darunter Bremen, Hamburg und Lübeck einen holländischen Baumeister Namens Valckenburgh kommen [1]). Dieser behandelte bei seinen Arbeiten alle Städte unbekümmert um deren Gestalt und topographische Verhältnisse nach demselben Plane, indem er sie alle mit einem möglichst kreisrunden Festungsgürtel umzog. Dem dabei innerhalb dieser Kreislinie fallenden noch unbebauten Terrain gab er dann mit Zirkel und Lineal jenen schachbrettartig regelmäßigen Verlauf der Straßen, den wir in den bezeichneten Teilen Bremens und Hamburgs heute noch finden. Beide Städte erfuhren also eine Erweiterung auf Grund der Theorie eines Baumeisters. Die von Valckenburgh für Lübeck beabsichtigten Befestigungen unterblieben der zu großen Kosten wegen [2]).

Durch Regelmäßigkeit der Bebauung zeichnen sich auch diejenigen der inneren Stadtteile aus, die auf Inseln liegen, wie die Speicherinsel und Niederstadt in Danzig, das Nikolaikirchspiel, der Grimm und der Cremon in Hamburg. Einmal bieten Inseln an sich Veranlassung zu regelmäßiger Anlage, da der Verkehr auf ihnen Straßen fordert, die den Inselrändern entweder parallel laufen oder rechtwinklig auf diese treffen [3]), und sodann überließ man in den norddeutschen Städten die erste Bebauung des niedrigen sumpfigen Terrains gewöhnlich den mit solchem Boden vertrauteren niederländischen Kolonisten, die als Meister des Wasserbaues in diesen Städten immer gern gesehen wurden [4]), und die die Gewohnheit regelmäßiger Straßenführung aus ihrer Heimat mitbrachten.

Damit haben wir die Hauptteile der inneren Stadt besprochen und gehen nun zu einer Betrachtung der äußeren über. Diese zerlegt sich meist in zwei Teile, in einen älteren, allmählich entstandenen und einen jüngeren rasch emporgeblühten. Letzterer zeichnet sich durch große Regelmäßigkeit, ersterer durch das Gegenteil aus. Beide werden

---

[1]) W. Brehmer, Die Befestigungswerke Lübecks. Zeitschr. des Ver. für Lüb. Gesch. u. Altert. Bd. VII S. 406.

[2]) Einen anderen Ueberrest holländischer Befestigungsmanier haben wir in dem geschlängelten Verlauf der Stadtgrabenreste z. B. Bremens und Lübecks. Derselbe hat seine Ursachen in dem System spitzwinklig vorspringender Bastionen, aus denen sich der Befestigungsgürtel zusammensetzte, und die ja an den Festungen der Gegenwart noch angewandt werden. (Buchenau, Bremen, S. 86.)

[3]) Man denke an die regelmäßige Straßenanlage New-Yorks, der größten aller Inselstädte.

[4]) Vgl. Gaedechens, Topographie Hamburgs, S. 15.

durchzogen von mehreren ziemlich breiten und gerade verlaufenden Straßen; es sind dies die uralten Landstraßen, die die Stadt mit ihrer näheren und weiteren Umgebung verbinden. Sie bestanden natürlich lange vor den peripherischen Stadtteilen, und wir werden später sehen, von wie großer Bedeutung sie für deren Entstehung waren und noch sind.

Der inneren Stadt zunächst liegt häufig eine Zone äußerst unregelmäßig verlaufender Straßen; es ist die Zone der alten Vorstädte, die allmählich vor den Mauern entstanden ist. Ihre Unregelmäßigkeit hat ihren Grund darin, daß den Ansiedlern vor den Thoren von den städtischen Behörden keine Bauvorschriften gemacht wurden, zumal ja die Vorstädte bei Kriegsgefahr in der Regel rasiert wurden [1]). So war hier der Willkür des einzelnen freier Spielraum gelassen, was zu jenem dem Ganzen später unbequemen Straßengewirr führte.

Sehr schön ist diese Zone ausgeprägt in Bremen, wo sie die ganze Altstadt umlagert, besonders deutlich in der Ostvorstadt zwischen der heutigen Rembertistraße, dem Dobben und der Weser hervortretend (Fig. 8, III). Wenn die eigentliche städtische Bebauung dieser Zone zum Teil auch erst vor verhältnismäßig kurzer Zeit geschah, so schloß sich dieselbe doch an die schon vorhandene mehr ländliche Ansiedelung an und behielt deren unregelmäßigen Straßenverlauf bei. In Kiel liegt die alte Vorstadt südlich von der inneren Stadt und hebt sich durch ihre kurzen winkeligen Straßen (auch durch ihre alten Straßennamen) von den sie umgebenden regelmäßig modernen Stadtteilen scharf ab. In Königsberg findet sich diese Zone besonders deutlich ausgeprägt in der nördlichen und nordwestlichen Vorstadt zwischen der Laak, dem Steindamm und der Tragheimerstraße. Nur sehr geringen Umfang hat sie in Danzig am Bischofsberg, und gar nicht vorhanden ist sie in Lübeck. In beiden Städten fand eben infolge geringen Wachstums die Bevölkerung Raum innerhalb des Festungsgürtels. Freilich haben auch die seit den sechziger Jahren entstandenen modernen Vorstädte Lübecks durch das Bemühen der Baubehörden einen ländlichen Charakter bewahrt.

Daß die alten Vorstädte Stettins, die Lastadie und die allerdings erst kurz vor der Entfestigung der Stadt entstandene Silberwiese regelmäßig gebaut sind, verdanken sie vor allem dem Umstand, daß sie auf Inseln erwachsen sind [2]).

In Hamburg liegen die Verhältnisse so, daß die Zone alter Vorstädte seit der Neubefestigung im 17. Jahrhundert einen Teil der inneren Stadt bildet; sie ist deutlich zu erkennen in dem mittleren Teil der jetzigen Neustadt, dem sogenannten Gängeviertel oder Labyrinth und in den die Michaeliskirche im Süden und Osten umlagernden Stadtteilen.

---

[1]) Jedoch geschah der Wiederaufbau fast immer unter vollständiger Beibehaltung der alten Grundrisse.

[2]) Auch die Lastadie war früher eine Insel, indem an Stelle der jetzigen Parnitzstraße ein Wasserarm floß, der Parnitz und Danzig verband. Berghaus, Stettin I S. 220.

Die peripherischen Teile der äußeren Stadt nimmt die Zone der modernen, erst in den letzten Jahrzehnten entstandenen Vorstädte ein. Ihr Hauptmerkmal ist strenge Regelmäßigkeit: lange, breite und schnurgerade verlaufende Straßen, die sich in bestimmten Zwischenräumen unter einem rechten Winkel kreuzen. Diese Regelmäßigkeit nimmt im ganzen nach der Peripherie hin immer mehr zu und erreicht ihren Höhepunkt in jenen sternförmigen und schachbrettartigen Erscheinungen, die wir in fast allen unseren heutigen Großstädten wieder finden. Besonders kultiviert wurde das Schachbrettsystem bekanntlich in den jungen Städten des atlantischen Nordamerika.

Was die hier behandelten Städte angeht, so ist der Komplex moderner Regelmäßigkeit aus naheliegenden Gründen besonders groß in Hamburg, Kiel und Stettin. Dabei bilden nicht selten die alten Landstraßen die Rahmen für die neuen schematischen Straßenfiguren. So finden wir in Hamburg zwischen der Rotenbaumchaussee und der Grindelallee ein mathematisch genaues Schachbrettsystem, in Stettin zwischen der Falkenwalder- und Pölitzerstraße erst ein regelmäßiges Achtecksystem und an dieses nach außen sich anschließend die Schachbrettfigur (Fig 13). Uebrigens ist ersteres, wie Schlüter bemerkt [1]), an dieser Stelle Stettins durchaus nicht angebracht, denn jene beiden alten Straßen, auf denen der von Norden her kommende rege Verkehr der Stadt zustrebt, bedürfen einer möglichst kurzen Querverbindung, die aber durch jenes künstliche System nur in sehr unvollkommener Weise geschaffen ist. In Kiel droht vor allem der nach Norden wachsende Teil der Stadt auf immer größerem Raume ein Schachbrettmuster zu werden.

Das außerordentlich schnelle Wachstum ließ jene Städte bald an sie umgebende Dörfer gelangen und diese überdecken. Besonders gilt dies von Hamburg, von dessen zwanzig Stadtteilen, aus denen es jetzt besteht, zwölf frühere Dörfer und Vogteien gewesen sind [2]). Aber auch in den peripherischen Teilen Bremens und Stettins finden wir oft ehemalige Dörfer und ländliche Vororte wieder. Infolge der Berührung mit der Stadt verloren diese natürlich einen großen Teil ihres ländlichen Charakters [3]), indem nicht nur die Art des Hausbaues sich änderte, sondern auch Regulierungen der Straßenanlagen nach modernem Muster vorgenommen wurden. Aber der Kern der Ortschaft blieb doch in vielen Fällen ziemlich unberührt und bildet jetzt, wie der Krystall im Sendimentgestein, eine wohlthuende Abwechslung zwischen den breiten und geraden Straßen des städtischen Bebauungssystems. Besonders deutlich kommt diese Wirkung im Stadtbild von Hamburg zur Geltung. In Königsberg und Danzig ist eine größere Zone ausgesprochener moderner Regelmäßigkeit nicht vorhanden, weil diese Städte nicht jene plötzlichen neuzeitlichen Erweiterungen erfuhren, die mit ihren Massen-

---

[1]) O. Schlüter, Grundriß der Städte. Zeitschr. der Gesellsch. f. Erdkunde zu Berlin, 1899 S. 461.

[2]) W. Melhop, Historische Topographie der Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg 1895 S. 3.

[3]) Vgl. Buchenau, Bremen, S. 130, 300, 330.

bauten immer den Schematismus begünstigen. Ebenso haben die langsamer entstandenen modernen Vorstädte Lübecks, wie wir schon erwähnten, einen erfreulicheren Charakter [1]).

3. Wachstum.

Nachdem wir die Merkmale der einzelnen Stadtteile festgestellt haben, erübrigt es noch, einiges über deren Entstehung zu bemerken.

Die Reihenfolge, in der wir die Stadtteile behandelt haben, ist im wesentlichen die, in der sie zeitlich entstanden sind. Den ältesten Teil der Stadt bildet die alte Fischeransiedelung oder, wo diese nicht vorhanden, die deutsche Kolonisationsgründung, die je später entstanden desto regelmäßiger ist. Machte sich eine weitere Vergrößerung der Stadt nötig, so geschah die Besiedelung etwa vorhandener Inseln (Hamburg und Danzig) oder auch eine zweite und dritte Anlage des ostdeutschen Normalplanes. Damit hatte die Stadt im allgemeinen die Gestalt der jetzigen inneren Stadt erreicht; die nächstältesten Stadtteile sind die alten Vorstädte, und an diese schließen sich die modernen Erweiterungen an, unter deren Zeichen das Wachstum der Städte in der Gegenwart steht.

Von dem Wachstum im einzelnen, von dem allmählichen Weitergreifen der Siedelung sich ein klares Bild zu machen, ist, besonders soweit es die ältere Zeit angeht, verhältnismäßig schwierig, aber doch lassen sich für dasselbe bei Vergleichung mit älteren Plänen einige allgemeine Gesetze aufstellen.

Wir haben erwähnt, daß die erste Ansiedelung immer am Rand einer Höhe entstand; die erste Bewegung der Stadt scheint nun ein Fortschreiten nach der Flußniederung bis an den Stromrand gewesen zu sein. Hamburg dehnte sich während der ersten Jahrhunderte seines Bestehens bis an die Elbe aus, dann erst begann sein Wachstum nach Norden und Osten. Lübeck wuchs von dem mittleren höchsten Teil des Werders nach den Niederungen der Trave und Wakenitz zu. Schon Stettins Slavensiedlung stieg vom Abhang nach der Oder nieder, und seine Wieken am linken Oderufer werden als die ersten Vorstädte der deutschen Stadt genannt. Ebenso befindet sich die erste Anlage Königsbergs zwischen der Ordensburg und dem Pregel. — Dies Bestreben, dem Wasserverkehr möglichst nahe zu kommen, bedingt natürlich in der Gegenwart erst recht das Wachstum unserer Seestädte. Den allgemeinen Ausdruck dafür finden wir in der oben festgestellten größten Längsausdehnung der Siedelung in der Richtung der Wasserkante, einzelne besonders deutliche Beispiele in dem Herumwachsen Kiels um die Förde und der immer dichter werdenden Kette industrieller Vororte Stettins am linken Oderufer. (Vgl. Fig. 5.)

Das Wachstum an den dem Strom nicht zugewandten Seiten geschieht einem fast in allen Städten der Welt sich wiederfindenden Gesetze gemäß strahlenförmig am Rande der wichtigsten Verkehrs-

[1]) Geogr. Gesellschaft, Die Freie und Hansestadt Lübeck, S. 223.

straßen. Erst nachdem diese mit einer ziemlich langen Zeile von Häusern besetzt sind, beginnt sich der Winkel zwischen ihnen auszufüllen, immer aber sind sie der geschlossenen Stadtmasse um einige hundert Meter in der Bebauung voraus.

Für unsere Städte ist dies Gesetz vielfach besonders zwingend. Als Handelsstädte hatten sie vor allem dafür Sorge zu tragen, daß sie durch gute Straßen mit ihrer Umgebung verbunden waren; da sie aber immer wenigstens auf einigen Seiten von sumpfigem Terrain umgeben sind, mußten dieselben oftmals auf künstlichen Dämmen angelegt werden. Von diesen Straßen nimmt nun der Vorstadtbau aus mehreren Gründen seinen Ausgang. Einmal geschah die Bebauung niedrigen, weichen Landes am besten im Anschluß an den festen Damm. Sodann lockten jene Straßen an sich wegen des auf ihnen herrschenden regen Verkehrs zur Bebauung mit Herbergen, Warenhäusern und schließlich auch Wohnungen. Endlich läßt ein dritter Umstand diese Chausseeen auch in der Gegenwart, in der ihre Bedeutung als Handelsstraßen geringer geworden ist, einen starken Einfluß auf das Wachstum der Städte ausüben. In unserer Zeit der schnellen Verkehrsmittel werden sie bald von Straßenbahnen durchzogen, die von der Stadt nach Orten ihrer nächsten Umgebung führen. Dadurch ist vielen Einwohnern, die in der inneren Stadt beschäftigt sind, Gelegenheit geboten, außerhalb derselben billiger und gesünder zu wohnen. Da aber für sie schnelle und bequeme Verbindung mit der Stadt Hauptbedingung bleibt, so werden die Wohnungen direkt an der Straße am meisten gesucht sein, Grund genug, um die Bebauung an deren Rändern erst möglichst weit zu führen, ehe man nach den Seiten abweicht. Das Resultat dieser Umstände sehen wir in den oben besprochenen strahlenförmigen Gebilden der Stadtumrisse.

Im einzelnen werden wenige Belege für das Gesagte genügen. Der Anbau der Bremer Vorstädte begann an den alten Land- und Handelsstraßen, und zwar am dichtesten am Stephani-, Osterthor- und Buntenthorsteinweg. Auf dem dazwischen liegenden Areal befanden sich noch lange Bauernhöfe, Kohlhökereien, Bleichen, Gärten, Lusthäuser, Vergnügungslokale [1]). Die von Hamburg aus im Anfang des 19. Jahrhunderts nach allen Richtungen erfolgte Anlage von Kunststraßen wirkte auf den Anbau von Vorstädten außerordentlich fördernd ein [2]). Lübeck hat drei natürliche Zugänge: im Norden, Süden und Westen, wo kleine diluviale Erhebungen bis dicht an die die Stadt umgebenden Gewässer heranziehen. Seit alters münden an diesen drei Stellen Landstraßen, und an diese hat sich die Entwicklung der drei Lübecker Vorstädte, St. Gertrud, St. Jürgen und St. Lorenz angeschlossen [3]). (Vgl. Fig. 4.)

Was die Entstehung der oben besprochenen deutschen Gründungsanlage anbetrifft, so wird dieselbe in der Regel von zwei Mittelpunkten,

---

[1]) Buchenau, Bremen, S. 91.

[2]) Vgl. Hamburg und seine Bauten, S. 42 u. Hamburg, Histor. topogr. u. baugesch. Mitteil., herausgegeben vom Architektenverein zu Hamburg, S. 42.

[3]) Vgl. Die Freie und Hansestadt Lübeck, S. 22.

vom Markte und von der Kirche, oft auch von einem dritten, der landesherrlichen Burg aus begonnen haben. Diese Gebäude entsprechen den Hauptinteressen der damaligen Bewohnerschaft, dem Verkehr, der Kirche und der Sicherung in Kriegsgefahr. Da ja aber die ganze Anlage vorher genau festgelegt und eine willkürliche Abweichung von dem Plane durch die Behörden verhindert wurde, und da außerdem eine solche Ansiedelung meist sehr schnell in die Höhe wuchs, so hat sie einen außerordentlich gleichmäßigen Charakter, der meist keine Unterschiede in Bezug auf früher oder später erkennen läßt. Nur ein Beispiel können wir für unsere Vermutung anführen; dieses aber zeichnet sich dafür durch ausgesprochenste Deutlichkeit aus. Es ist uns gegeben in Lübeck, bei dessen Gründung, wie wir wissen, der Normalplan in freierer Weise angewandt wurde. (Vgl. Fig. 11.) Vom Lübecker Markt ziehen sich die Breite- und Königsstraße nach Norden; sie verbreitern sich mit ihrer Entfernung vom Markte immer mehr; daraus ergiebt sich, daß die dem Markte zunächst liegenden Straßenteile zuerst entstanden sind; denn erst später sah man den Nutzen breiter Straßen ein. Plötzlich aber verengern sich beide Straßen wieder ganz bedeutend, nämlich an der Stelle, wo sie auf die von der Burg her gewachsenen Teile stoßen. Auch die vom Scheitel des Werders nach der Trave und Wakenitz hinabziehenden Straßen nehmen nach unten immer mehr an Breite zu, zum Zeichen, daß sie von der Höhe nach der Niederung zu wuchsen. Der südliche, den Dom umgebende Stadtteil aber ist der hohen Abgaben wegen, die die Kirche von ihren Umsassen forderte, am spätesten entstanden und zeigt deshalb durchweg breitere Straßen [1]). Eine deutlichere Schrift kann sich der Geograph kaum wünschen. Ein solches Wachstum vom Markte aus nimmt Armstedt auch für die Gründungsstadtteile Königsbergs an [2]). In Danzig lassen die südliche Vorstadt und der nördliche Teil der Altstadt durch längere und breitere Straßenzüge erkennen, daß sie, obgleich nach demselben Prinzip (eben nach jenem Normalplan), so doch später als die Rechte Stadt entstanden sind. (Vgl. Fig. 14.)

Zusammenfassung: Räumliche Entwicklung:

a) Gestalt.

1. Danzig und Königsberg verdanken die Merkmale ihrer Gestalt — Kreisform und geringe Entwicklung der Vorstädte — ihrem Festungscharakter.

2. Die Kreisgestalt ist die übliche für die mittelalterlichen Städte; wir finden sie häufig wieder in der inneren Stadt der modernen Großstädte.

3. Für die Gestalt der fünf übrigen Städte sind zwei Momente charakteristisch: die Strahlen, die sich vom Rande der geschlossenen Stadtmasse an Land- und Wasserstraßen hinausziehen, und die größere

[1]) Vgl. Dr. W. Brehmer, Beiträge zu einer Baugeschichte Lübecks; 1. Gründung und Ausbau der Stadt. Zeitschr. des Vereins für Lüb. Gesch. u. Altert., Bd. V S. 130.

[2]) Armstedt, Königsberg, S. 27.

Längsentwicklung der ganzen Stadtmasse in der Richtung des Wasserrandes.

4. Kiel umgiebt in Form einer Haube den Hintergrund der Förde.

b) Die einzelnen Stadtteile.

Das Stadtbild der norddeutschen Seestädte setzt sich zusammen aus mehreren regelmäßigen und mehreren unregelmäßigen Bestandteilen.

Die regelmäßigen Stadtteile sind:

1. die ostdeutsche Gründung, der ostelbische Normalplan (Kiel, Lübeck, Stettin, Danzig, Königsberg),
2. die Inselstadtteile (Hamburg, Stettin, Danzig, Königsberg),
3. die Zone des modernen Wachstums (Bremen, Hamburg, Kiel, Lübeck, Stettin).

Dazu kommt in Bremen und Hamburg die im 17. Jahrhundert entstandene holländische Anlage.

Die unregelmäßigen Stadtteile sind:

1. die altgermanische (Bremen) oder slavische (Stettin, Danzig) Fischeransiedelung,
2. die alten Vorstädte (Bremen, Hamburg, Kiel, Danzig, Königsberg),
3. die zu Teilen der Stadt gewordenen Dörfer (Hamburg, Bremen, Stettin).

c) Wachstum.

1. Zeitlich folgen die genannten Stadtteile im allgemeinen aufeinander in der Reihe, wie sie im Stadtbild von innen nach außen liegen (nur die früheren Dörfer sind natürlich älter als ihre Umgebung). Es sind also nicht etwa die unregelmäßigen Stadtteile die alten, die regelmäßigen die modernen, sondern beide Arten wechseln mit einer gewissen Gesetzmäßigkeit ab.

2. Das Wachstum an der Stadtgrenze schreitet am schnellsten fort an den alten Land- und Handelsstraßen. Die Bildung der Vorstädte geht von diesen aus.

3. Der Bau der alten deutschen Gründung vollzog sich wahrscheinlich stets von zwei oder drei Zentren aus, vom Markt, von der Kirche und von der Burg aus.

V. Charakteristische Straßenzüge.

Im vorigen Abschnitt haben wir den Straßenverlauf nur ganz im allgemeinen bei den einzelnen Stadtteilen betrachtet und nur einen Unterschied gemacht, sofern er regelmäßig oder unregelmäßig war. Dieser Teil hat die Aufgabe, einzelne besonders charakteristische Straßenzüge hervorzuheben.

Ein Blick auf die Pläne unserer Städte läßt uns sofort bemerken, daß die in der Nähe des Wassers führenden Straßen die deutliche Tendenz haben, der Wasserkante parallel zu laufen oder rechtwinklig auf sie zu treffen, eine Tendenz, die mit zunehmender Entfernung vom Wasser schwächer wird. Sie entspricht einem längst erkannten anthropogeographischen Gesetz, nach dem der Verkehr in der Nähe des Wassers diese beiden Hauptrichtungen annimmt. Und wie für die großen Verkehrsstraßen in ihrem Verhältnis zu Flüssen, Seen und Meeren, so gilt dies auch für die Straßen der an jenen Gewässern gelegenen Städte. Darum finden wir diese Erscheinung nicht nur ausnahmlos in den von uns besprochenen Städten, sondern in fast allen Fluß- und Seestädten der Welt, und es sei hier nur an New Orleans als an ein besonders in die Augen springendes Beispiel erinnert. Das ganze kunstvolle Straßensystem dieser Stadt ist den mehrfachen Windungen des Mississippi in der bezeichneten Weise angepaßt. Sind die betreffenden Städte aber sehr klein, so daß sie gar keine weit vom Wasser entfernten Stadtteile besitzen, so haben sie nur Straßen von den beiden angegebenen Richtungen; Bremerhaven, Swinemünde, Neufahrwasser sind Beispiele hierfür. Daß die Abhängigkeit der Straßenrichtung vom Wasserwege besonders deutlich hervortritt, wenn ein Stadtteil von allen Seiten vom Wasser umgeben ist, also eine Insel bildet, und daß dieser Umstand der Hauptgrund für die regelmäßige Bebauung der kleinen Inseln ist, wurde bereits erwähnt.

An zweiter Stelle sind die Straßenzüge interessant, die die oben behandelten verschiedenen Stadtteile von einander trennen. Diese Stadtteile waren ja im Anfange ihres Bestehens meist nicht Teile eines Stadtganzen, sondern selbständige Städte, die nicht nur eigene Obrigkeit und Verwaltung, eigenes Rathaus und eigenen Markt hatten, sondern sogar oft in Rivalität mit einander lebten, zumal nicht selten geistliche und weltliche Macht oder Fürstentum und Bürgertum in zwei unmittelbar neben einander liegenden Städten sich gegenüberstanden — Gegensätze, die durch Konkurrenzneid vielfach noch verschärft

wurden [1]). Deshalb waren die Stadtteile, die jetzt friedlich und offen neben einander liegen, ehemals durch Graben und Mauer scharf von einander getrennt, und diese Befestigungen sind es, die dem Stadtbild mehr oder weniger deutliche Spuren in den jetzt an ihrer Stelle führenden Straßen hinterlassen haben.

Am deutlichsten können wir natürlich den Verlauf der letzten, im 17. Jahrhundert entstandenen Befestigungen verfolgen, die, wo sie nicht noch bestehen, wie in Danzig, erst im Verlauf des 19. Jahrhunderts gefallen sind. An ihrer Stelle umzieht jetzt die ganze innere Stadt ein zusammenhängender Straßenzug. Da aber die Befestigungen meist von beträchtlicher Breite waren, so konnte auf ihrem Platze nicht nur eine moderne Verkehrsstraße angelegt werden, sondern es blieb noch auf einer oder beiden Seiten derselben Raum für parkähnliche Anlagen. So sehen wir das alte Bremen, Hamburg und Lübeck durch einen schönen Promenadering von der äußeren Stadt getrennt, wie dies auch bei anderen Großstädten Deutschlands, z. B. Leipzig, Frankfurt und Würzburg der Fall ist. Diese Anlagen haben nicht nur vom ästhetischen, sondern auch vom sanitären Standpunkt aus hohen Wert, weil mit ihnen eine verhältnismäßig große Vegetationsfläche mitten in die Großstadt gelegt ist.

Schwieriger und oft nur unter Zuhilfenahme der Straßennamen sind die Straßen zu erkennen, die an Stelle der früheren und frühesten Befestigungen liegen, zumal ihr Verlauf oft durch moderne Korrektionen verändert wurde. Der „alte und neue Wall“ zeigen die früheren Grenzen Hamburgs nach Westen (Fig. 9. 2, 1); die alte Domstadt Bremens ist begrenzt durch den fast kreisrunden Zug der Sand-, Marter- und Klosterstraße (Fig. 8. 1, 2, 3), während der Bogen des Wenken, der Hanken- und Jakobistraße das durch Otto I. vergrößerte Bremen von der Stephanistadt trennt (Fig. 8. 4, 5, 6). In Danzig finden wir außer der das spätere Stadtganze umziehenden Wallstraße einen Altstädter und einen Neustädter Graben, welche die Rechte Stadt von der Altstadt im Norden und von der Vorstadt im Süden sondern (Fig. 14. 1, 2). Die Nordgrenze der Königsberger Altstadt gegen den Löbenicht ist wiederzuerkennen in dem gekrümmten Verlauf der Mühlenberggasse (Fig. 15. 1).

---

[1]) In Bremen führten die Stephanstadt und die eigentliche Altstadt jahrhundertelang ein Sonderdasein, und die Bremer Neustadt erhielt erst 1814, also erst nach zweihundertjährigem Bestehen Gleichberechtigung mit der Altstadt. Vgl. Buchenau, Bremen, S. 82, 84, 90.

Die bischöfliche Altstadt Hamburgs und die ehemalige Neustadt, das jetzige Nikolaikirchspiel, existierten 50 Jahre lang im bewußten Gegensatz zu einander, ehe sie zu einer Stadt vereinigt wurden. (Vgl. Gaedechens, Topographie Hamburgs, S. 15 u. 23.)

Die Vernichtung der Danziger Jungstadt durch die Rechte Stadt wurde bereits erwähnt.

Die drei Stadtteile des inneren Königsbergs, die in der zweiten Hälfte des 13. und im ersten Drittel des 14. Jahrhunderts gegründet worden waren, wurden erst 1724 zu einer Stadt vereinigt (Armstedt, Königsberg S. 223), und im 15. Jahrhundert wurde der Kneiphof von der Altstadt und dem Löbenicht 12 Wochen lang belagert. (G. Jaquet, Königsberg und die Königsberger, S. 1.)

Zu diesen Befestigungsstraßen gehört auch eine vorstädtische Erscheinung, die wir allerdings nur in Bremen und Hamburg feststellen konnten. Die alten Städte waren zur Sicherung der zu ihnen gehörigen Feldmarken mit sogenannten Landwehren umgeben. Dies waren leichtere Befestigungswerke, die die Stadt in großen Bogen umzogen [1]), ähnlich wie wir heute noch Königsberg von einer gewaltigen Ringstraße umgeben sehen, die die kleinen vorgeschobenen Forts mit einander verbindet (vergl. Fig. 7). Wenn nun das Weichbild der Stadt sich bis an diese Landwehren ausdehnte, so blieben diese als alte bereits festliegende Linien markiert. Wir finden sie in Bremen in dem schön geschwungenen Lauf des Dobben, in Hamburg in der zwischen der Ellbeckniederung und dem Hammerbrook ziehenden, noch heute den Namen „Landwehr" tragenden Straße.

Eine zweite Gruppe gebogener Straßen hat ihren Grund in der Lage unserer Städte am Rande zwischen Höhe und Niederung. Beide mußten durch möglichst bequeme Verkehrsstraßen verbunden werden. Am besten erreichte man die Ueberwindung der Höhe, indem man den betreffenden Straßen einen gekrümmten Verlauf gab. Daher die Biegungen einiger Straßen in der Hamburger Neustadt, die von den Höhen rechts der Alster in das Thal derselben hinabführen. Daher die drei gleichmäßig nach derselben Seite ausgebogenen Züge des Rosengartens, der Breiten- und der Mönchsstraße (mit der Schuhstraße als Fortsetzung), die in Stettin die auf der Hochfläche liegende deutsche Handelsstadt mit der Oder verbinden (Fig. 12. 1—4).

Einen bedeutenden Einfluß auf die Bebauung ihrer Umgebung übten in alten Zeiten die Kirchen aus. Noch heute finden wir sie meist auf zwei oder drei Seiten von Gebäudekomplexen umgeben. Letztere bilden um sie eine Ringstraße, die von dem sonstigen Straßenverlauf häufig vollständig abweicht. Beispiele für diese Thatsache zeigt jede der von uns beigegebenen Skizzen; besonders sei darauf hingewiesen, daß die deutschen Gründungen Stettins [2]) und Danzigs Unregelmäßigkeiten nur in der Nähe der Gotteshäuser aufweisen.

Die schon mehrfach erwähnten alten Landstraßen haben insofern einen charakteristischen Verlauf, als sie die ganze Außenstadt, die junge wie die alte, in einem zusammenhängenden Zug durchziehen. Derselbe hält auf lange Strecken dieselbe Richtung ein (wenn er auch nicht so schnurgerade wie eine moderne Straße verläuft) und setzt sich häufig in Hauptstraßen der inneren Stadt fort. Bremens drei Steinwege und die Schwachhauser Chaussee mit ihren Fortsetzungen im Stadtinnern (Fig. 1, a—d), die Ratzeburger Allee mit der Mühlenstraße als Fortsetzung, die Jerusalemsdorfer Allee mit der Burgstraße in Lübeck (Fig. 4, b, c), endlich die Falkenwalderstraße und Pölitzerstraße in Stettin mögen als Beispiele angeführt sein. Oftmals vereinigen sich auch zwei oder mehrere dieser alten Straßen vor dem Eintritt in die innere Stadt, um dann gemeinsam dasselbe Thor zu benutzen. Am schönsten und häufigsten finden wir diese Erschei-

[1]) K. Lamprecht, Deutsche Geschichte Bd. IV S. 212.
[2]) Vgl. Hering, Beiträge zur Topographie Stettins in älteren Zeiten, S. 15 ff.

Nach einer Photographie von Knakstädt & Nähter in Hamburg.

Deichstrassenfleet in Hamburg.

nung in Hamburg, wo fast alle Straßen paarweise oder gar zu dreien vereint in die innere Stadt eintreten: die Eimsbütteler und die von Altona herkommenden Straßen vereinigen sich vor dem Millernthor (Fig. 2, a), die Hohenlufter Chaussee, die Rotenbaumchaussee und die das rechte Alsterufer begleitende Landstraße treten zusammen durch das Dammthor in das innere Hamburg (Fig. 2, b), die Lübeckerstraße und die über Barmbeck nach Hamburg führende Landstraße vereinigen sich vor dem Lübeckerthor (Fig. 2, c), gehen dann gemeinsam als Steindamm durch die St. Georgvorstadt und treffen vor dem Steinthor (Fig. 2, d) noch mit der Borgfelde-Hammer-Landstraße zusammen. Der Grund für diese Erscheinung ist ein strategischer. Je weniger Thore eine Stadt hatte, für desto sicherer galt sie; deshalb vermied man, jede Straße einzeln in die Stadt zu führen.

Die geraden, rechtwinkelig sich schneidenden Straßen der deutschen Ansiedelung entsprechen den Bedürfnissen des Verkehrs. Nicht selten aber finden wir eine kleine verkehrsstörende Abweichung in ihrem Verlaufe. Diese besteht darin, daß sich die Straßenfluchten nach einer Kreuzung seitlich verschieben, oft auch näher zusammentreten oder weiter auseinanderrücken. Beispiele davon finden sich in Lübeck [1]), Stettin [2]), Danzig [3]) und Stralsund, wohl auch in anderen Städten, von denen uns aber große Pläne, die allein solche geringe Modifikationen erkennen lassen, nicht zur Verfügung stehen (häufig weisen diese Eigentümlichkeit z. B. auch die inneren Straßen Leipzigs auf [4]). Ueber den Grund dieser Erscheinung kann man verschiedener Ansicht sein. Oftmals wird man sie dem Zufall zuschreiben können; dies immer zu thun, ist bei ihrem häufigen Auftreten an sonst ganz regelmäßig gebauten, wichtigen Verkehrsstraßen der Stadt kaum ratsam. Lemcke meint, diese Bauweise hätte den Zweck, dem Wind den Zutritt zu den Straßen zu verwehren, das Zugigwerden derselben zu verhindern [5]). Vielleicht sind wiederum militärische Rücksichten die Ursache: hinter den durch jene Verschiebung gebildeten Vorsprüngen kann leicht eine verfolgte Schar verschwinden oder ein Hinterhalt Platz finden.

Eine besondere Art von Straßen hat Hamburg in seinen Fleets. Dieselben werden entweder von den die Stadt durchziehenden Alsterarmen gebildet, oder sie sind Abzugskanäle, die bei der Entwässerung der niederen Stadtteile angelegt wurden. Meist also Erzeugnisse niederländischer Wasserbaukunst, haben sie ihre Vorbilder in den Grachten Südhollands. Da sie in direkter Verbindung mit der Elbe stehen, sind sie seit alters außerordentlich wichtig als die Straßen, auf denen der Wasserverkehr bis in das Herz der Stadt gelangt. Darum sind ihre

---

[1]) Der Zug der Kolk-, Leder-, Einhäuschen- krummen und geraden Quergasse; Blockquergasse und Ellernbrook; Königsstraße bei der Kreuzung der Fleischerstraße.

[2]) Pelzerstraße und Roßmarkt; Rosengarten und Klosterstraße.

[3]) St. Trinitatisgasse und Katergasse; Tobiasgasse und Büttelgasse; Heiligengeistgasse bei der Kreuzung des I. Dammes und der Ziegen- und Faulengasse; Zwirn- und Brocklosengasse.

[4]) Alle Querstraßen des Brühl, verschiedene Querstraßen der Grimmaischen Straße, die Quergäßchen der Peters- und Reichsstraße.

[5]) Lemcke, Stettiner Straßennamen, S. 4.

Ränder fast ausnahmslos mit Kaufhäusern und Warenspeichern bebaut. Früher hatte Hamburg auch Fleets, die in der Mitte breiter Straßen flossen, diese sind aber bei der Neuregulierung in den achtziger Jahren alle beseitigt worden.

Werfen wir zum Schluß unserer Betrachtung über die Straßenzüge einen Blick auf die Veränderungen, die dieselben in den letzten Jahrzehnten erfuhren. Diese Veränderungen geschahen meist aus Gründen des Verkehrs; solche aus rein ästhetischen Gründen sind wohl kaum vorgekommen, und Veränderungen aus sanitären Rücksichten betrafen weniger die Bauart der Straßen als die der Häuser.

Der sich stets steigernde Verkehr verlangte möglichst geradlinige und breite Bahnen, eine Forderung, der man durch die schematischen Anlagen der modernen Stadtteile am besten gerecht zu werden glaubte. Da aber der Verkehr auch heute noch gerade im Stadtinnern am regsten pulsiert, so machte sich dort vielfach eine Geradlegung und Verbreiterung alter Straßen notwendig, besonders natürlich in solchen Städten, in denen der Verkehr gegen früher bedeutend zugenommen hat. In der That treffen wir bei einer Durchwanderung Hamburgs, Bremens, Stettins fortwährend auf im Abbruch befindliche Häuserreihen und im Umbau begriffene Straßen. Das Breitemaß der neuanzulegenden Straßen suchte man möglichst der Größe des Verkehrs anzupassen. Diese ist aber nicht immer leicht für die Zukunft zu bestimmen. So klagen die Hamburger schon jetzt über die zu gering bemessene Breite vieler erst in der jüngsten Vergangenheit umgebauten Straßen der inneren Stadt. Andererseits kommt es auch vor, daß unnötiger Luxus in der Breite der Straßen getrieben wird [1]). Die Kaiser Wilhelmstraße in Stettin hat eine Breite von etwa 50 m, obgleich nicht auf ihr, sondern auf den sie rechts und links begleitenden oben erwähnten Chausseen (der Falkenwalder- und Pölitzerstraße) der von Nordwesten kommende Verkehr der Oder zustrebt (vgl. Fig. 13.).

Um ein freies Durchfluten des Verkehrs zu ermöglichen, beseitigte man auch mehr und mehr die vertikalen Hindernisse, die sich demselben entgegenstellten, das heißt etwa vorhandene Höhenunterschiede. Hier kann man in des Wortes wahrster Bedeutung von der nivellierenden Wirkung unserer Zeit reden. Ueberall nimmt man bei Neuregulierung der Straßen Bedacht auf Ausgleichung des Terrains, und man muß jetzt mit großer Aufmerksamkeit die alte Stadt Hamburgs und Bremens durchwandern, um noch eine Spur ihrer Randlage zu bemerken.

Die durch den Verkehr bewirkten Aenderungen im Straßennetz traten natürlich am deutlichsten hervor in den Hauptbahnen des Verkehrs innerhalb der Stadt. Wie schon erwähnt, blieb das Handelszentrum die innere Stadt. Infolgedessen machten sich zunächst bequeme Verbindungen derselben mit den Stellen der Peripherie nötig, an denen der Verkehr von außen an die Stadt herantritt, beziehungsweise sie verläßt, mit den Häfen und mit den Bahnhöfen. Solche sind denn

[1]) Welchen Schaden allzu breite Straßen unter Umständen haben können werden wir unten sehen.

auch in der Neuzeit allerorten durch ausgiebige Begradigung und Verbreiterung alter Straßen oder auch durch Anlegung neuer Straßen geschaffen worden. Bremen hat durch den Durchbruch der Hafenstraße zur Faulenstraße eine fast geradlinige Verbindung zwischen dem Markt und dem neuen Hafen erhalten (Fig. 8, 7). Durch Verbreiterung der Sögestraße ist in dieser und der Bahnhofstraße ein bequemer Zugang von der inneren Stadt zum Bahnhof geschaffen. Georgenstraße, Kaiserstraße, Kaiserbrücke und Große Allee bilden einen geraden Straßenzug durch die ganze Stadt vom Bahnhof nach den am linken Weserufer gelegenen Teilen (Fig. 8, 8). Hamburg sorgte nach der Fertigstellung seiner ersten neuzeitlichen Hafeneinrichtungen vor allem für eine gute Verbindung derselben mit der inneren Stadt[1]). Mattentwiete, Brandstwiete, Rödingsmarkt, Admiralstraße wurden in den letzten drei Jahrzehnten zum Teil um das Drei- und Vierfache verbreitert und bilden jetzt die Hauptverkehrsbahnen nach den Häfen (Fig. 9, 2—6). Der Zug des Sophienblattes, der Klinke und Holstenstraße in Kiel, die Bahnhofstraße in Königsberg, die Breitenstraße in Stettin sind andere Beispiele solcher den modernen Verhältnissen gemäß umgestalteter Straßen. Der stets auf ihnen herrschende rege Verkehr, die nie fehlende Straßenbahn, zahlreiche Läden und große Hotels lassen dieselben den Fremden sofort als die Hauptverkehrsadern erkennen, die er verfolgen muß, wenn er in das Zentrum der Stadt gelangen will.

Weiter sind für den Verkehr die Straßen besonders wichtig, die das Stadtinnere mit den umliegenden Vororten verbinden. Große Veränderungen geschahen in dieser Beziehung besonders, als die Städte ihren Festungscharakter ablegten. Daß die wenigen Zugänge der alten Landstraßen dem Bedürfnis des gesteigerten Verkehrs in Hamburg nicht mehr genügten, zeigt der Umstand, daß sofort nach Aufhebung der Thorsperre die Ausgänge aus der inneren Stadt, von denen auf einem Umkreis von 4 km vorher nur fünf vorhanden waren, auf zwölf vermehrt wurden[2]). Die Festung Stettin hatte nur vier Thore[3]); die jetzige alte Stadt besitzt etwa viermal so viel Ausgänge. Um noch ein letztes Mittel der bequemen Verbindung mit der Peripherie zu erwähnen: so geschieht bei größeren Umbauten in der inneren Stadt die ganze Neuanlage in der Richtung auf die peripherischen Stadtteile. In der Altstadt Hamburgs sind die Straßen nach dem Brande in der Richtung nach der Vorstadt St. Georg durchgeführt; die Anlegung der neuen Straßen in St. Pauli geschah mit Rücksicht auf eine Verbindung mit Altona[4]).

Zusammenfassung: 1. Die in der Nähe des Wassers verlaufenden Straßen gehen parallel zum Wasserrand oder treffen rechtwinkelig auf ihn.

2. Straßen, die an der Stelle alter Befestigungen liegen, deuten

---

[1]) Vgl. Gaedechens, Topographie Hamburgs, S. 285 ff.
[2]) Hamburg und seine Bauten, S. 311.
[3]) Plan von Stettin aus dem Jahre 1866. (Verl. von Fr. Nagel.)
[4]) Vgl. Hamburg, Histor. topogr. und baugesch. Mitteilungen S. 2 und Gaedechens, Topographie Hamburgs S. 291.

ihre Beziehung zu den früheren Stadtgrenzen häufig durch einen regelmäßig gebogenen Verlauf an.

3. Die alten Landstraßen durchziehen in einem ziemlich geraden, zusammenhängenden Zug die neue und alte äußere Stadt und setzen sich oft in Hauptstraßen der inneren fort. Gewöhnlich vereinigen sich zwei oder drei derselben vor den alten Thoren, um dann gemeinsam in die innere Stadt einzutreten.

4. Hamburg besitzt eine Eigentümlichkeit in den Wasserstraßen der Fleets.

5. Die neuzeitlichen Veränderungen im Straßennetz sind berechnet auf ein freies Durchfluten des Verkehrs, daher Nivellierung des Bodens und Herstellung bequemer Verbindungen der inneren Stadt mit Häfen und Bahnhöfen und mit den peripherisch gelegenen Stadtteilen.

Anhang.

Die oben besprochenen modernen Veränderungen im Straßennetz, die zu Gunsten des Verkehrs geschahen, sind in anderen Beziehungen zu bedauern. Der Geograph und der Historiker werden beklagen, daß jene Städte durch die Nivellierung des Bodens, durch die Geradlegung der Straßen und die dadurch veranlaßte Niederreißung alter Gebäude viele Merkmale ihrer natürlichen geographischen Verhältnisse und ihrer historischen Vergangenheit, daß sie ein gutes Stück ihrer lokalen und nationalen Sonderheit damit einbüßen. Ebenso ist vom Standpunkt der Aesthetik aus die Erhaltung der alten malerischen Straßen wünschenswert. Darum haben denn auch in der Gegenwart viele Stimmen, besonders aus Architektenkreisen gefordert, daß solche Veränderungen nur dort stattfinden, wo sie der Verkehr wirklich dringend erheischt, und daß sie dann geschehen unter möglichster Schonung des Alten, unter möglichster Anpassung an diejenigen schon vorhandenen Straßen, die ungefähr die gesuchte Richtung haben.

Vor allem aber verlangt man, daß bei der Anlage von neuen Stadtteilen die geographischen und ästhetischen Rücksichten nicht mehr so gänzlich vernachlässigt werden, wie das in den letzten Jahrzehnten häufig geschehen ist. Denn mit jenen oben besprochenen Schachbrett-, Rechteck- und Sternsystemen sind wir wieder bei dem verknöcherten Normalschema des Mittelalters angelangt; nur hat dieses den Vorzug einer reichen Abwechslung durch die in alten Zeiten viel mehr als jetzt verschiedenen Häuserindividuen, einer durch die hohen Giebel sehr bewegten oberen Straßenfront und einer gewissen, durch die wechselnde Breite der Straßen bewirkten Mannigfaltigkeit, während die modernen Stadtteile mit ihren breiten, schnurgerade verlaufenden Straßen, die oft in ihrer ganzen Länge Häuser von vollständig gleichem Habitus tragen, unbedingt langweilig wirken müssen. Darum sind auch die häufigsten und schärfsten Angriffe gegen diese erfolgt: R. Baumeister sagt von ihnen, daß sie bei „gebildeten Menschen für langweilig gelten“, und an anderer Stelle redet er von den „rücksichtslos geraden Fluchten,

die Stuttgart und Wiesbaden verunzieren“ [1]). Schärfer drückt sich Henrici aus, der behauptet, daß die modernen Stadtviertel meist „trostlose Einöden seien, die nach der Pomade der Allerweltsherrlichkeit duften“ [2]). Er führt auch Aussprüche Moltkes und des Kulturhistorikers Riehl gegen die geradlinigen Straßen an.

Zu diesen mehr vom Gefühl geleiteten Angriffen kommen Gründe praktischer Art gegen die mathematische Regelmäßigkeit von Stadtanlagen. So entspricht das Rechtecksystem den Forderungen des Verkehrs nur unvollkommen, denn zwischen zwei Punkten, welche an zwei sich gegenüber liegenden Ecken eines Häuserquadrates liegen, muß stets ein Weg zurückgelegt werden, dessen Länge den beiden Katheten statt der Hypothenuse des rechtwinkeligen Dreiecks gleichkommt. Es giebt nicht einen kürzesten Weg zwischen beiden, sondern nur zwei gleich lange. Auch unnötig breite Straßen, von denen wir oben ein Beispiel aus Stettin anführten, sind aus praktischen Gründen verurteilt worden, weil sie in Großstädten die Bodenpreise erhöhen [3]) und deshalb entweder nur wenigen Bemittelten zu gute kommen oder zum Bau von Mietskasernen veranlassen. Ja, selbst die sanitäre Wirkung breiter, gerader Straßen ist angezweifelt worden, indem man behauptete, „daß breite Straßen zugig sind, zumal wenn sie auf lange Strecken gerade durchlaufen, und daß sie schon manche Stadt in den Geruch der Ungesundheit gebracht haben“ [4]).

Wenn auch diese Angriffe zum Teil etwas übertrieben sein mögen und den Vorteil, den die modernen Stadterweiterungen dadurch bieten, daß sie Luft und Licht in die oft düsteren und engen Städte bringen, zu sehr verkennen, so sind doch andererseits die Vorschläge, die jene Fachleute für die Zukunft machen, entschieden zu billigen. Diese Vorschläge kann man zusammenfassen in die Forderung, den Städten in jedem Falle ihre nationale und lokale Individualität zu wahren. Unsere deutschen Städte sollen stets durch Bauart der Häuser, Führung der Straßen u. s. w. als solche zu erkennen sein, und die natürliche Beschaffenheit ihres Baugrundes soll sich auch nach der Bebauung noch zeigen. Darum soll man einen der Erweiterung entgegenstehenden Hügel nicht abtragen, sondern die Höhenunterschiede wie in alten Städten durch gebogene Straßen überwinden [5]). Den Hauptverkehrsbahnen soll durch breite, in der entsprechenden Richtung laufende, aber nicht schnurgerade Straßen Rechnung getragen werden. Das Hervortreten von Hauptlinien läßt das beruhigende Gefühl der Sicherheit entstehen, das wir z. B. schon bei der ersten Durchwanderung des jetzigen inneren Bremens und Hamburgs empfinden. Entsprechen diese

---

[1]) R. Baumeister, Moderne Stadterweiterungen. Deutsche Zeit- und Streitfragen. 2. Jahrg., Heft 7.

[2]) K. Henrici, Von welchem Gedanken sollen wir uns beim Ausbau unserer deutschen Städte leiten lassen? Trier 1894, S. 11.

[3]) Je breiter die Straße, desto größer gewöhnlich auch die erlaubte Bauhöhe der Häuser, desto wertvoller der Baugrund. Vgl. Dr. Abele, Weiträumiger Städtebau und Wohnungsfragen. Stuttgart 1900, S. 40.

[4]) Götze, Wohnungsfragen und Bebauungsplan. Zwei Abhandlungen im Jahrgang 1894 der „Sozialen Praxis“ S. 50.

[5]) Ch. Buls, Aesthetik der Städte. Gießen 1898, S. 11.

Hauptstraßen allen Erfordernissen des Verkehrs, so kann dann bei den Nebenstraßen den geographischen Verhältnissen und ästhetischen Bedürfnissen um so mehr Rechnung getragen werden. Gerade lange Straßen müssen in angemessener Entfernung durch monumentale Bauwerke einen Abschluß erhalten, ein Mittel, dem z. B. manche Straßen des alten Danzig eine außerordentlich schöne Wirkung verdanken (vgl. Beilage 3). „Um Bewegung in die Straßenflucht gerader Straßen zu bringen, sollen zwei parallele Baulinien angenommen werden, zwischen welchen den baulustigen Anstößern einzelne Vorbauten gestattet oder durchlaufende Terrassen und Arkaden vorgeschrieben werden“ [1]).

Vielfach suchte man in den letzten Jahren die Vorstädte dadurch zu verschönen, daß man die Häuser durchgehends in einem mehr villenartigen oder gar ländlichen Stil erbaute und sie mit Gärten umgab, jedoch wirken beide Mittel bei der meist beibehaltenen regelmäßigen Straßenführung nur halb.

Die im Anhang gegebenen allgemeinen Erörterungen hielten wir für erlaubt und geboten, weil die hier behandelten Städte einesteils jene modernen Erscheinungen aufweisen, denen gegenüber das allgemeine Urteil immer mehr absprechend wird, und andererseits in ihren alten Stadtteilen, und besonders in ihren schönsten Vertretern der alten Zeit, wie Lübeck, Danzig, Rostock, Stralsund, Vorbilder sind für jene Verschönerungsmittel, deren Anwendung bei künftigen Stadterweiterungen mit Recht gefordert wird.

---

[1]) Baumeister, Moderne Stadterweiterungen S. 9.

VI. Geographisch interessante Straßennamen.

Straßennamen sind in zwei Fällen geographisch interessant. Einmal, wenn ihre Träger eine bestimmte Lage innerhalb der Stadt aufweisen, die mit topographischen oder sozialen Verhältnissen zusammenhängt, und sodann, wenn sie selbst frühere oder noch vorhandene Merkmale des Stadtbodens, der Stadtgrenzen, der Zusammensetzung und Beschäftigung der Bevölkerung u. s. w. angeben. Aber auch diese geographisch interessanten Namen können hier nicht alle einzeln aufgezählt und erklärt werden, sondern wir werden nur die wichtigsten, nach verschiedenen Klassen geordnet, betrachten. Da die meisten derselben in allen oder wenigstens in der Mehrzahl der hier in Rede stehenden Städte vorkommen, wird es nur ausnahmsweise des Hinweises auf eine bestimmte einzelne Stadt bedürfen.

In den modernen Stadtteilen finden wir den größten Teil der Straßen nach den Namen „berühmter Männer" benannt, ein Verfahren, das dem Mittelalter vollständig fremd war. Wenn in jener Zeit eine Straße nach einer Person genannt wurde, so galt die Bezeichnung dem Besitze, den der Betreffende an ihr hatte, nicht seinem Ruhme [1]). Dagegen hat das Mittelalter einige Arten von Straßennamen, die heutzutage nicht mehr oder nur noch selten angewandt werden. Es sind einmal die von gewissen Gewerken und Berufsklassen hergeleiteten Namen und sodann solche, zu denen wichtige Gebäude, topographische Verhältnisse des Geländes, besondere Merkmale der Straße selbst die Veranlassung gaben. Die Namen der ersten Gattung können heute nicht mehr angewandt werden, weil sie einer Art des Wohnens entsprechen, die jetzt nicht mehr möglich ist. Dagegen läßt sich der geringe Gebrauch derjenigen der zweiten Art nicht so leicht rechtfertigen. Wenn natürlich auch nicht alle die zahlreichen neuentstehenden Straßen einer modernen Großstadt nach den oben bezeichneten Merkmalen benannt werden können, häufiger als dies jetzt geschieht, wäre es vielleicht doch möglich, und für manche Straße ließe sich wohl ein bezeichnenderer Name finden als der einer Persönlichkeit, die vielleicht noch dazu in gar keiner näheren Beziehung zur Stadt steht. Gar nichts kann man sich in der Regel bei Straßenbezeichnungen denken, die nach Vornamen gewählt sind. Im Gegensatz dazu haben die alten, meist durch den täglichen Gebrauch im Volksmunde entstandenen Straßennamen viel

---

[1]) v. Below, Das ältere deutsche Städtewesen und Bürgertum, S. 39.

Anziehendes und in ihrer Eigenschaft als Urkunden häufig auch einen größeren praktischen Wert.

Den mit Eigennamen gebildeten Straßennamen am meisten verwandt sind diejenigen, die auf bestimmte Stände und Berufsklassen zurückzuführen sind. Wie erwähnt, waren die Uransiedelungen Bremens, Hamburgs, Stettins, Danzigs Fischerdörfer, und auch da, wo die erste Anlage aus strategischen oder kommerziellen Gründen geschah, bildeten doch die Fischer naturgemäß von Anfang an einen wichtigen Bestandteil der Bevölkerung, darum finden wir in unseren Seestädten wenigstens eine von den in der Nähe des Wassers führenden Straßen als Fischerstraße, Fischergang, Fischergrube, Fischertwiete[1]) nach jener Zunft benannt.

Die Bevölkerung der eigentlichen deutschen Stadt setzte sich hauptsächlich aus drei Elementen zusammen, aus Beamten, Kaufleuten und den für die Bedürfnisse beider nötigen Handwerkern.

Während die Wohnungen der Kaufleute in allen Gegenden der Stadt, größtenteils aber am Markte und in der Nähe des Stromes lagen, siedelten sich die beiden anderen Klassen, einem schon angedeuteten Zuge des mittelalterlichen Geistes entsprechend, gesondert an; ja, die Vertreter der einzelnen Handwerke, die einzelnen Gilden wohnten wieder zusammen in bestimmten Straßen, die dann von ihnen ihren Namen erhielten. Ein solches Zusammenwohnen der Handwerker war natürlich nur bei den damaligen geringen Ausdehnungen der Ansiedelung möglich.

Die Beamten waren entweder Träger der landesherrlichen Gewalt oder Diener der Kirche. Die ersteren wohnten in der Nähe des Schlosses, das meist an der Peripherie der Stadt lag; die von ihnen bewohnte Straße führt heute noch den Namen Junkerstraße (Stettin, Königsberg) oder Ritterstraße, in Bremen finden wir auch eine Oberenstraße. Die Geistlichen siedelten sich in der Umgegend der Gotteshäuser an, daher dort in allen Städten eine Pfaffenstraße oder ein Papengang. Mehr am Rande der alten Stadt liegen die Mönch- und Nonnenstraßen, die ihren Namen erhielten von der häufigen Benützung durch die Bewohner der meist in der Nähe oder außerhalb der Mauer liegenden Klöster. Auch bei den nach Gilden genannten Straßen kann nur insofern von einer bestimmten Lage die Rede sein, als einige von ihnen immer am Rande der alten Stadt zu suchen sind; so gilt dies von den Straßen, die nach der gerade in den deutschen Seestädten stark vertretenen und angesehenen Gilde der Weber, Wollweber, auch Tuchmacher oder Wandbereiter benannt sind, wahrscheinlich, weil ihre Bewohner zum Ausspannen des fertigen Tuches viel Platz brauchten, der sich immer am ehesten noch in der Nähe der Mauer fand. Dort liegen auch die Straßen derjenigen Gewerke, „deren Betrieb das Ohr oder die Nase belästigte“ [2]), z. B. die Böttcher-, Schmiede-, Gerberstraße und die nach den verschiedenen

---

[1]) Twiete ist ein Weg, der in der Breite zwischen Straße und Gang ungefähr die Mitte hält. F. H. Neddermeyer, Topogr. der Freien und Hansestadt Hamburg, S. 197.

[2]) Lemcke, Stettiner Straßennamen, S. 6.

Zweigen des Fleischerhandwerks benannten Fleischer-, Knochenhauer-, Schlachter- oder Küferstraßen. Gerber- und Fleischerstraßen verbinden aus naheliegenden Gründen nicht selten mit der Randlage die Lage in der Nähe eines fließenden Wassers.

Vor der Mauer fast jeder Stadt findet sich eine Reepsläger- oder hochdeutsch Reifschlägerstraße. Die Reifschläger — reeper — verfertigen die großen Schiffstaue und vertreten ein nur in den Seestädten heimisches Gewerbe.

An die Rolle, die niederländische Kolonisten vor Zeiten in den deutschen Seestädten gespielt haben, erinnern uns Namen wie Holländergang, Holländerbrook, Holländer Reihe, auch Gröninger (Hamburg) und Flämische Straße (Kiel), alles Bezeichnungen, die wir immer in der niederen Stadt, gewöhnlich am Stromrand zu suchen haben.

Eine zweite Gruppe von Straßennamen hat ihre Ursache in der Beziehung ihrer Träger zu bestimmten Gebäuden. Die zahlreichen in jeder Stadt wiederkehrenden Straßen, die nach Kirchen, Klöstern, nach dem Schloß oder Rathaus genannt sind, und die hinsichtlich ihrer Lage immer an diese Gebäude gebunden sind, seien hier nur erwähnt. Charakteristisch aber ist die Lage der Mühlenstraße, und zwar finden wir diese wieder am Rand der alten Stadt oder wenigstens auf diesen zulaufend, denn die Mühlen standen entweder als Windmühlen auf den Befestigungsdämmen, wo der Müller den Wind aus erster Hand hatte, oder sie lagen als Wassermühlen da, wo der Mühlbach in die Stadt eintrat [1]).

Wie die Reifschlägerstraße, so ist auch einer der wenigen Namen, die an das Verkehrsleben jener Zeit erinnern, eine Spezialität der deutschen Seestädte. Es ist die Bezeichnung „Lastadie", die wir als Namen für eine dicht am Strom liegende Straße in Königsberg und Danzig, für einen ganzen Stadtteil am niedrigen rechten Oderufer in Stettin angewandt finden [2]). Das Wort bedeutet Laststätte und bezeichnet einen Ort, wo Ballast, das ist schlechte Last geladen oder gelöscht wurde [3]).

Am interessantesten sind dem Geographen die Straßennamen, in denen Hinweise auf die Beschaffenheit des Stadtbodens, auf die früheren Grenzen der Stadt oder besondere Merkmale der Straßen selbst gegeben sind. Beginnen wir mit den Namen der letzteren Art. Bezeichnungen wie „breite Straße", „lange Gasse", „krummer Weg", deren Veranlassung meist noch heute deutlich wahrnehmbar ist, und die wir

---

[1]) Deshalb sind auch außerhalb der Stadt gelegene alte Windmühlen oft ein Zeugnis für einen räumlichen Rückgang derselben, so bei dem Städtchen Demmin. Vgl. Stolle, Beschreibung und Geschichte der uralten Stadt Demmin, S. 40.

[2]) Auch die I. Wallstraße Lübecks hieß früher „kleine Lastadie". Dr. W. Brehmer, Beiträge zu einer Baugesch. Lübecks. Zeitschr. d. Ver. f. Lüb. Gesch. etc. Bd. V S. 228.

[3]) Die Form Lastadie mit dem Ton auf der letzten Silbe ist falsch. Wahrscheinlich ist sie ein Ueberbleibsel aus der Franzosenzeit, in der das lateinische lastadia in das französische lastadie umgewandelt wurde, eine Form, die sich erst bei den Gebildeten und allmählich auch bei dem Volke Eingang verschaffte. (Mitteilung des Herrn Oberlehrer Dr. Wehrmann in Stettin.) Vgl. auch Lemcke, Stettiner Straßennamen, S. 45 und Berghaus, Stettin I S. 220.

überall, besonders in der deutschen Ansiedelung wiederfinden, erklären sich vollständig von selbst.

Ein fast allen deutschen Städten des Nordens gemeinsamer Straßenname ist die Bezeichnung Faulenstraße (das ist schmutzige Straße) oder Fuhlentwiete; sie erinnert uns an den außerordentlich schlechten Zustand, in dem sich die Wege der mittelalterlichen Städte überhaupt befanden [1]), und es mußte schon hervorragende Unreinigkeit sein, die einer Straße den obigen, wenig ehrenvollen Namen eintrug.

Dagegen wurden die alten Landstraßen als Kunststraßen verhältnismäßig gut gepflegt und immer bis an das äußerste Ende der Vorstadt gepflastert, weswegen wir immer wenigstens eine, meist aber mehrere derselben als Steinweg oder Steindamm bezeichnet finden [2]), während die anderen nach den nächsten an ihnen liegenden größeren Ortschaften genannt wurden. Endlich seien hier noch einige interessante einzelne Fälle aufgezählt, in denen Straßen ihre Benennung der unmittelbaren sinnlichen Wahrnehmung verdanken. Sackgassen sind in Hamburg und Danzig als „Kehrwieder" bezeichnet. „Hühnerbeingasse" heißt in Stettin die früher nach Art eines Vogelbeines zweimal gebrochene [3]), jetzt gerade gelegte Straße, die vom Fischmarkt nach der Oder führt. „Wegesende" ist heute noch eine Straße Bremens, die in den ältesten Zeiten aus der Stadt hinausführte, bei Errichtung der ersten Mauer aber verschlossen wurde. „Kneipab" heißt das außerhalb der Befestigung liegen gebliebene Stück der Langgartenstraße in Danzig, „Brandsende" die Straße in Hamburg, an welcher der große Brand im Jahre 1842 sein Ende nahm [4]).

Die oben besprochenen, für das genetische Verständnis des Stadtbildes so wichtigen Straßen, die an Stelle früherer Befestigungen liegen, würden oftmals in ihrer Beziehung zur Stadtgrenze kaum noch zu erkennen sein, wenn uns nicht ihre Namen dabei zu Hilfe kämen. Diese sind immer zusammengesetzt mit Bezeichnungen wie Wall, Damm. Graben, Schanze, Mauer oder Mühre, Bollwerk, Hagen (Gehege).

Die Lage der norddeutschen Seestädte am Rande zwischen Höhe und Niederung kommt in den Straßennamen dadurch zum Ausdruck, daß vom Abhang der ersteren fast immer eine meist etwas gewundene „Bergstraße" in die Unterstadt führt. Aus naheliegenden Gründen finden wir in derselben Gegend die Brunnen- oder Borngassen und die Straßen „Bei den Pumpen". Oft wurden diese Straßen in den nach der Flußaue laufenden Thälern angelegt und hießen dann Gruben, wie die zahlreichen Gruben Lübecks.

Außerordentlich zahlreich sind die Straßennamen, die bekunden, daß ihre Träger — fast ausnahmslos Straßen der alten, inneren Stadtteile — erst lange Zeit nach der Gründung der Stadt entstanden sind, und daß an deren Stelle noch lange Wald, Weide, Gärten oder gar

---

[1]) Näheres darüber siehe in Lamprecht, Deutsche Geschichte Bd. IV S. 225.

[2]) Vgl. die drei Steinwege Leipzigs. Die in Rede stehenden Hauptwege hießen innerhalb der Stadt „Gassen", in den Vorstädten häufig „Steinwege", außerhalb der Stadt „Straßen".

[3]) Plan von Stettin aus dem Jahre 1866 (Verl. von Nagel).

[4]) Gaedechens, Topographie Hamburgs S. 245.

Gewässer sich befanden. An stehende Gewässer erinnern die Teich- und Poolstraßen; an Sümpfe Namen wie Poggenpfuhl, Poggenmühle, Poggenburg, Adebargasse [1]); an fließende Gewässer die Bezeichnungen Depenau (Hamburg und Lübeck), Kiesau (Lübeck), Mühlbach (Kiel). Daß nicht nur unmittelbar vor der Stadt, sondern auch innerhalb derselben, besonders in solchen Gegenden, die der Ueberschwemmung ausgesetzt waren, lange Zeit große Wiesenflächen bewahrt blieben, bezeugen die Wiesen- und Weidenstraßen, die Straßen an der Koppel, Große Bleichen u. s. w. Das Andenken an den früher vom Hamburger Berg bis in die jetzige innere Stadt hereinreichenden Wald lebt fort in der Straße, die den Namen Eichholz führt [2]). Von dem ehemaligen Gartenreichtum der noch nicht übervölkerten Städte reden Namen wie Gartenstraße, Langgarten und Rosengarten; von diesen ist der letztere besonders bemerkenswert. H. Lemcke sagt darüber in dem mehrfach erwähnten Aufsatz über die älteren Stettiner Straßennamen S. 21: „Nicht bloß bei Städten, sondern auch bei Dörfern findet sich häufig in der Nähe eine Gartenanlage oder ein Gehölz, das als Stelldichein verliebter Seelen aufgesucht wurde, auch in der Poesie vielfach besungen ist. Diese Gehölze heißen Rosengärten oder haben einen ähnlichen poetisch anmutenden Namen, wie Rosenthal, Rosenbusch u. a. Oft finden sich die Rosengärten auch innerhalb der Stadt, dann natürlich in der Nähe der Stadtmauer, denn für Gartenanlagen und dergleichen war nur dort Platz".

Zusammenfassung: 1. Die Straßennamen der modernen Stadtteile bieten wenig geographisch Interessantes, da sie meist Eigennamen sind.

2. Von den nach Berufsarten benannten Straßen haben viele insofern eine bestimmte Lage, als sie in der Nähe der Stadtperipherie verlaufen.

3. Von den übrigen Straßennamen sind die hervorzuheben, die alte Grenzen der Stadt andeuten, die an die Höhenrandlage der besprochenen Städte erinnern, die dem früher ländlichen Charakter derselben ihren Ursprung verdanken und endlich die, die besondere Merkmale der Straße selbst festhalten.

---

[1]) Pogge = Frosch, Adebar = Storch.
[2]) In der südwestlichen Ecke der Neustadt.

VII. Bemerkungen über Bauart und Baumaterial der Häuser.

Wir haben oben bei Besprechung der Gestalt unserer Städte gesehen, daß sich vom Rande der geschlossenen Stadtmasse an den Land- und Wasserstraßen lange Strahlen städtischer Bebauung hinausziehen, in denen die Stadt sich gleichsam verläuft. Aber auch die Bebauung jener geschlossenen Stadtfläche ist nicht homogen; vielmehr finden sich, wie bei allen deutschen Großstädten, so auch bei diesen norddeutschen bemerkenswerte Unterschiede zwischen den inneren und äußeren Stadtteilen. Im Innern stehen die Häuser ohne Lücken dicht nebeneinander, seien es nun die alten hochgiebeligen Patrizierhäuser, seien es moderne Geschäftshäuser oder Mietskasernen, die an ihre Stelle getreten sind. Gehen wir aber nach den äußeren Stadtteilen zu, so finden wir die Gebäude immer häufiger mit kleinen Vorgärten umgeben, ja, in manchen Städten sind solche für diese Stadtteile sogar durch die Ordnung der Baupolizei vorgeschrieben und darum allgemein, z. B. in Bremen und Lübeck. Noch weiter nach außen sehen wir die Gebäude in zunehmender Anzahl von Gärten umgeben und immer mehr villenartigen Charakter annehmen.

Mit diesem Uebergang aus der „geschlossenen“ zur „offenen“ Bauart verbindet sich gewöhnlich auch eine Abnahme der Gebäudehöhe. Je höher eine Stadt aus dem Boden herausragt, ein desto auffälligeres Merkmal bildet sie in der Landschaft, auf einem desto größeren Umkreis wird sie den Charakter derselben beeinflussen. Darum darf die Gebäudehöhe in einer Städteschilderung nicht unberücksichtigt bleiben. Wie sich unsere Städte in dieser Beziehung verhalten, zeigt uns die folgende Tabelle, die nach den Angaben des „Statistischen Jahrbuchs deutscher Städte“ berechnet wurde und den Zustand im Jahre 1893 darstellt[1]). Von allen Gebäuden hatten 1893 Stockwerke (siehe nebenstehende Tabelle):

Nehmen wir für eine Stadt als normal an, daß die zwei- und dreistöckigen Gebäude in ihr die Mehrzahl bilden, so entsprechen Altona, Kiel, Danzig und Königsberg ungefähr diesem Normalzustand. Dagegen bleibt Bremen erheblich unter demselben zurück. Noch im Jahre 1895 machten die ein- und zweistöckigen Wohnhäuser Bremens

[1]) Neuere Angaben über den Gegenstand sind noch nicht veröffentlicht. — Die Hamburger Statistik berücksichtigt nicht die Höhe der Gebäude, sondern nur die Anzahl der Wohnungen in den verschiedenen Stockwerken. — Die Bremen betreffenden Zahlen sind aus dem Jahre 1895.

In	1	2	3	4	5 und mehr
Bremen . .	**33,05**	**54,47**	11,52	0,96	0,00 %
Altona . .	10,08	35,89	35,45	17,60	0,98 %
Kiel . . .	19,03	35,51	29,49	15,38	0,14 %
Lübeck . .	15,50	**53,90**	26,50	4,10	0,00 %
Stettin . .	13,79	18,12	17,92	**39,68**	**10,49** %
Danzig . .	24,10	31,78	25,33	16,40	2,39 %
Königsberg .	18,77	27,43	32,24	19,71	1,85 %

87,52 % aller Wohngebäude aus[1]), und Otto Schlüter sagt mit Recht von dieser Stadt, daß sie gleichsam ein Stockwerk zu niedrig sei[2]). Aehnlich günstiger Verhältnisse erfreut sich auch Lübeck, von dessen Wohngebäuden über die Hälfte nur zwei Stockwerke besitzt. Bei beiden Städten erklärt sich die geringe Höhe, wie wir sehen werden, durch die Menge der Einfamilienhäuser.

Andererseits fällt bei Stettin die große Anzahl der vier- und fünfstöckigen Gebäude auf. Sie hat ihren Grund in dem Umstand, daß Stettin verhältnismäßig lange die Fesseln des Festungsgürtels zu ertragen hatte, was bei dem raschen Wachstum der Stadt seit den siebziger Jahren zu einer starken Uebervölkerung führen mußte. Darum hat Stettin auch von den in der Tabelle genannten Städten die größte Zahl der Kellerwohnungen, die, besonders soweit sie in den niedrigen Stadtteilen liegen, als sehr ungesund bezeichnet werden müssen. Ja, als nach beschlossener und begonnener Entfestigung Stadt und Staat über den Kaufpreis des Festungsterrains nicht einig werden konnten, führte das Bedürfnis, dem drückenden Wohnungsmangel bei der nach dem Falle der Festung noch schneller wachsenden Bevölkerung abzuhelfen, zur schleunigen Ausführung einer ganzen Anzahl neuer Straßenanlagen jenseits des Festungsrayons, etwa einen Kilometer von der eigentlichen Stadt entfernt. Erst später wurde dies der Bebauung erschlossen, und so bietet Stettin seit einer Reihe von Jahren das eigentümliche Bild einer von außen nach innen wachsenden Stadt[3])

Die in die Höhe treibende Wirkung der Festung sehen wir recht deutlich auch in Königsberg. Im Jahre 1864 konnte die Stadt noch Bremen und Lübeck an die Seite gestellt werden, ja übertraf beide noch, denn 77 % aller Wohnungen lagen im Erdgeschoß und ersten Stockwerk, dagegen machten die Wohnungen im dritten und vierten Stock nur 4 % aus, 1890 aber waren die Anteile beider Wohnungsarten bereits 57,9 % und 13,6 %[4]).

[1]) Jahrbuch für Bremer Statistik 1896 S. 96.

[2]) Otto Schlüter, Bemerkungen zur Siedelungsgeographie. Hettners Geogr. Zeitschr. 1899 S. 79.

[3]) H. Meyer, Stettin in alter und neuer Zeit S. 27.

[4]) Dr. A. Dullo, Die Gebäude und Wohnungsverhältnisse in Königsberg i. Pr. 1890 S. 55—56.

Ueber die Höhe der Gebäude in den einzelnen Stadtteilen sagt uns die Statistik der deutschen Städte nichts, und auch die Kommunalstatistiken, die einige der hier betrachteten Orte besitzen, geben uns darüber keine Auskunft. Wie schon erwähnt, nimmt im allgemeinen die Gebäudehöhe mit der mehr offen werdenden Bauweise von innen nach außen ab; besonders stark schien uns der Unterschied in Bauhöhe und Baudichte zwischen den äußeren und inneren Stadtteilen in Hamburg und Stettin zu sein. Es ist jedoch beinahe selbstverständlich, daß die am Strom gelegenen peripherischen Stadtteile die geschlossene Bauweise und entsprechende Höhe beibehalten. Dort befinden sich große Speicherhäuser und industrielle Anlagen, und für die in diesen beschäftigten Beamten und Arbeiter sind in der Nähe Stadtteile entstanden, die fast nur aus Etagenhäusern bestehen. So kommt jener Auflockerungsprozeß, der aus ästhetischen und besonders aus sanitären Gründen zu begrüßen ist, in der Hauptsache nur den binnenländischen Vorstädten zu gute.

Dieser Prozeß aber wird gerade in den deutschen Seestädten unterstützt durch die Vorliebe des norddeutschen Kaufmanns für ein eigenes Heim. Sei es, daß er, der den ganzen Tag über mit Leuten aus aller Herren Ländern zu thun hat, und der bei Abwicklung seiner Geschäfte stets mehr den Kopf als das Herz sich muß bethätigen lassen, in seinen Feierstunden besonders das Bedürfnis hat, mit den Seinen ungestört allein zu sein, sei es, daß er auch hierin unbewußt den englischen Kaufmann nachahmt, der ja in vielen Stücken seiner Geschäfts- und Lebensführung sein Vorbild ist, sei es endlich, daß die Gewohnheit des niedersächsischen Bauern ihre letzten Spuren verrät, kurz, wenn er es irgend möglich machen kann, baut er sich ein eigenes Haus, das er sich dann möglichst behaglich einrichtet[1]). Wir finden daher in jenen Städten das Einfamilienhaus außerordentlich häufig. Alle werden freilich in dieser Beziehung weit übertroffen durch Bremen, das noch im Jahre 1895 unter allen Privatwohnungen 44,19 % Einfamilienhäuser hatte[2]). Aber auch Königsberg und Hamburg weisen den verhältnismäßig hohen Prozentsatz von 8,8 %[3]) bezw. 5,76 %[4]) auf. Von den übrigen Städten existieren keine diesbezüglichen Angaben, jedoch lehrt der Augenschein, daß auch in ihnen jene kleinen mehr oder weniger villenartigen Häuser beliebt sind, und in den Lübecker Vorstädten sind diese fast allein herrschend.

Die offene Bauweise und besonders die Einfamilienhäuser, die bei geringer Höhe nicht selten auf allen Seiten von einem Garten umgeben sind, verleihen einer Stadt in ihren äußeren Teilen eine außerordent-

---

[1]) Wo er aber gezwungen ist, in einem Mietshaus seine Wohnung mit anderen Leuten zu teilen, will er wenigstens in seiner Etage ganz für sich sein, und es ist uns wenigstens von Bremen und Hamburg bekannt, daß dort kaum wie in anderen Städten die Gärten, Hofplätze, Müllgruben, Waschküchen u. s. w. jemals von den Bewohnern eines Hauses gemeinsam benutzt werden. Vgl. Hamburg und seine Bauten S. 555.

[2]) Jahrbuch für Bremer Statistik 1896 S. 99.

[3]) Dullo, Gebäude und Wohnungsverhältnisse in Königsberg i. Pr. 1890 S. 28.

[4]) Statistik des Hamburger Staates 1900, Heft 19, 2. Hälfte, S. 90.

liche Weiträumigkeit, wie sie uns in der That mit Ausnahme von Königsberg und Danzig an unseren Städten auffällt und wie sie nur möglich ist durch die überall vorhandenen Straßenbahnen. Vor allen bedecken Bremen und Lübeck im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl eine sehr große Fläche und stehen in dieser Beziehung an der Spitze aller größeren deutschen Städte. Jedoch selbst die vorzüglichsten Verkehrsmittel der Neuzeit können nicht hindern, daß jener Auflockerungsprozeß bei anhaltendem Wachstum einer Stadt nach gewisser Zeit seine Grenzen findet. Die Gebäude kommen nach und nach so weit vom Mittelpunkt der Stadt hinweg, daß sie für die Einwohner, die in der inneren Stadt ihren Lebensunterhalt verdienen, — und das sind weitaus die meisten — nicht mehr bewohnbar sind. Eine Vergrößerung des städtisch bebauten Areals kann dann nicht mehr in horizontaler Richtung stattfinden, sondern wird in einer dichteren, bezw. höheren Bebauung der schon mit Wohnungen besetzten Fläche bestehen müssen.

Wie man in einigen Vorstädten Londons, trotz des leidenschaftlichen Hangens des Engländers am Alleinwohnen, doch den Anfang gemacht hat, die Einfamilienhäuser durch zwei- und dreistöckige Häuser für mehrere Familien zu ersetzen, so ist auch der Prozentsatz der ersteren in Hamburg und Bremen seit etwa 25 Jahren im Rückgang begriffen.

In Hamburg ist er seit 1875 um 6,6 % [1]), in Bremen seit 1864 um 15,47 %, seit 1880 um 8,86 %, gesunken [2]), und während die Bremer Vorstädte früher ausschließlich Einfamilienhäuser trugen, entstehen in denselben seit den siebziger Jahren auch zwei- und dreistöckige Häuser, wenn auch Mietskasernen in ihnen noch fast unbekannt sind [3]). Wahrscheinlich werden auch die Resultate der neuesten Volkszählung eine weitere Abnahme der Einfamilienhäuser ergeben.

Wenn wir uns jetzt einer näheren Beschreibung der Gebäude zuwenden, so müssen wir zunächst scheiden zwischen Häusern, die in der neuesten Zeit entstanden sind, und solchen, die einer älteren, von der jetzigen völlig abweichenden Bauart angehören.

Durchmustern wir unsere Städte auf die Zahl der alten Gebäude hin, so finden wir deren nur noch sehr wenige in Bremen, Hamburg, Kiel, Stettin und Königsberg, also gerade in den bedeutendsten Orten, dagegen sind sie in Lübeck, Danzig und einigen kleineren der früheren Hansestädte, z. B. Stralsund und Rostock, noch zahlreich genug, um diesen Städten ein altertümliches Gepräge zu geben. Der Grnnd für diese Erscheinung ist leicht ersichtlich: die Städte der ersten Gruppe (mit Ausnahme Königsbergs) kennzeichnen sich durch ein außerordentlich schnelles Wachstum. In dem Bestreben, dem schnell zunehmenden Verkehr möglichst entgegenzukommen, hat man alles, was diesen störte oder auch nur seinen Zwecken nicht entsprach, unbarmherzig beseitigt, so unbarmherzig, daß auch manches geopfert wurde, was vielleicht un-

---

[1]) Statistik des Hamburger Staates 1900, Heft 19, 2. Hälfte, S. 90.
[2]) Jahrbuch für Bremer Statistik 1896 S. 99.
[3]) Buchenau, Bremen S. 143.

beschadet des Verkehrs hätte bestehen bleiben können. Hamburg, das sich ja in dieser Beziehung vor allen auszeichnet, hat auch nicht einen einzigen alten Bau von Schönheit oder gar monumentaler Bedeutung, nachdem das letzte gotische Haus, das sich in der Altstadt am „Neß" erhalten hatte, im Jahre 1880 gesunken ist[1]). Schon mancher kunstverständige Einwohner Hamburgs mag den in gewisser Weise unhistorischen Sinn seiner Vaterstadt beklagt haben, in welchem diese in einem völligen Gegensatz steht zu Städten wie Goslar oder Rothenburg a. d. Tauber, die alle Spuren der Vergangenheit sorgfältig wahren, „in denen es kein Fleckchen giebt, das nicht Poesie haucht, in denen jeder Stein, jede Thür, jeder Erker und jede Wetterfahne etwas zu erzählen hat". Nur da, wo die Verkehrsbedingungen im alten Hamburg bis heute im wesentlichen dieselben geblieben sind, an den Fleets, in denen heute gerade so der Kleinverkehr herrscht, wie vor Jahrhunderten, finden wir in den alten Handelshäusern im ganzen wenig würdige Zeugen einer grauen Vergangenheit. Auch Bremen hat nur sehr vereinzelte Reste mittelalterlicher Baukunst, wie den schönen Renaissancebau des Rathauses und die Stufengiebel des Korn- und Essighauses. Ebenso haben Kiel, Stettin und Königsberg im ganzen ein modernes Gewand angezogen. Der Mangel an alten Bauten in der letzteren Stadt mag mit veranlaßt sein durch die große Anzahl der Brände, von denen Königsberg heimgesucht wurde.

Dagegen finden wir in Lübeck, Danzig, Rostock und Stralsund noch reichlich wertvolle Ueberreste aus ihrer mittelalterlichen Glanzperiode, und diese bestehen nicht nur in den öffentlichen Bauten, in den Kirchen und Rathäusern, in den Innungshäusern und Thorbauten, sondern es zeugen auch schöne Patrizierhäuser von dem Reichtum und Kunstsinn ihrer Erbauer und Bewohner. Jetzt werden diese Ueberreste der alten Zeit als Kostbarkeiten geschätzt, und nachdem sie die gefährliche Periode der letzten Jahrzehnte überstanden haben, in der so vieles Alte dem Neuen geopfert wurde, dürfte ihnen noch eine lange Dauer bevorstehen.

Ja, man sucht sogar häufig den alten individuellen Charakter der Stadt wieder zu verstärken, indem man die alte Bauweise bei den entstehenden Neubauten zur Anwendung bringt, wobei man natürlich mit dieser die neuzeitlichen Anforderungen an Hygiene und Komfort zu verbinden sucht. Besonders aufgefallen ist uns diese Thatsache in Rostock und Danzig.

Wenn man die Hauptunterschiede zwischen diesem mittelalterlichen und dem neuzeitlichen Wohnhaus angeben soll, so sind es etwa folgende: Das alte Haus hat eine geringe Breite, dafür aber große Höhe, besonders ein sehr hohes und steiles Dach; in den meisten Fällen (wenigstens in den hier betrachteten Städten) wendet es der Straße eine Giebelseite zu, die reich verziert ist. Die hohen Giebel lassen jedes Haus als eine Sonderexistenz, als ein Individuum erscheinen. Das moderne Wohnhaus zeigt größere Breitenentwicklung und geringere Höhe. Als Front ist fast immer eine Flankenseite ausgebildet. Nicht

[1]) Melhop, Histor. Topographie Hamburgs, S. 159.

Nach eigener Aufnahme.

Stufengiebel in der Glockengiesserstrasse zu Lübeck.

selten liegt der untere Dachrand fast aller Häuser einer Straße in einer geraden Linie, so daß sich das einzelne Haus, zumal bei der auch sonst übereinstimmenden Bauweise, wenig oder gar nicht absondert [1]). Recht deutlich werden wir die angegebenen Unterschiede bemerken, wenn wir die Photographien der Frauengasse in Danzig und der Olbersstraße in Bremen miteinander vergleichen (Beilage 3 u. 6).

Ein immer stärker hervortretender Unterschied zwischen dem Hausbild in den inneren und äußeren Stadtteilen wird bewirkt durch die zunehmende Trennung von Wohn- und Geschäftshaus. Auf das Aeußere des Hauses hat dieses insofern einen Einfluß, als wir im Stadtinneren, abgesehen von den öffentlichen und etwa noch vorhandenen alten Bauwerken, im ganzen nüchterne Häuser sehen, denen alles fehlt, was nicht direkt nützlich oder notwendig ist, während sich in den Vorstädten Häuser von geschmackvollem, ja künstlerischem Aeußeren finden, die noch schöner wirken, wenn sie in wohlgepflegten Gärten oder in landschaftlich reizvollen Gegenden liegen.

Besondere Haustypen, die für die betreffenden Städte oder Teile derselben charakteristisch sind, haben wir in vier der hier besprochenen sieben Städte gefunden. Wir beginnen mit den Vertretern der alten Zeit.

Wie in Rostock und Stralsund, so gehört auch die Mehrzahl der alten Patrizierhäuser in Lübeck der Gotik an. Geringe Breite, große Höhe und Tiefe, vor allen aber der hohe, das Dach oft weit überragende Stufengiebel, der mit zahlreichen Fenstern und Blenden besetzt ist, sind die charakteristischen Merkmale dieses Typus. Er ist in größerer Anzahl noch vertreten in der Glockengießerstraße, der Hundestraße und der Fischergrube; auch die alten Speicher am Hafen gehören hierher. Neben diesen finden wir andere nicht minder aufstrebende Giebel, die an beiden Seiten mit schneckenartigen Stützen versehen und mit einem der Antike nachgebildeten Giebeldreieck bekrönt sind, während die freien Flächen mit oft recht wunderlichen Ornamenten geziert sind. Sie sind in der zweiten Hälfte des 17. und ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts unter der Herrschaft des Barock und Rokoko entstanden [2]).

Die Patrizierhäuser in Danzig gehören fast ausnahmslos der Renaissance an. Ihre hohen Giebel zeichnen sich aus durch reichen ornamentalen Schmuck und schließen nicht selten mit einer künstlerischen Arabeske oder einer Tiergestalt ab. Sie weisen deutlich hin auf die enge Verbindung, in der Danzig um die Wende des 16. Jahrhunderts mit Italien stand, auf jene Zeit, in der Ostpreußen die Kornkammer Italiens war [3]), und in der man nicht nur den Schmuck der Giebel, sondern ganze Fassaden zu Schiff aus Italien kommen ließ [4]).

Italienischer Einfluß zeigt sich auch an den in jener Zeit ent-

---

[1]) Bekanntlich weiß man in einer modernen Straße manchmal nicht, wo ein Haus zu Ende ist und das andere beginnt.

[2]) Geogr. Gesellschaft, Die Freie und Hansestadt Lübeck, S. 167.

[3]) Dr. Jastrow, Ueber Welthandelsstraßen etc. Volkswirtschaftliche Zeitfragen XIII, 1887. S. 40.

[4]) H. Prutz, Danzig, das nordische Venedig, S. 209.

standenen öffentlichen Bauten, so am altstädtischen Rathaus, am Hohen und am Langgassenthor. Zu dieser klassischen kommt aber in Danzig noch eine andere fremde Einwirkung. Die breiten Holme oder Beischläge vor den Thüren, die jedem Hause etwas burgartig Abgeschlossenes geben, die weit vorspringenden und die ohnehin schmale Straße noch mehr einengenden Kellerhälse, die alten die Häuser beschattenden Bäume und der Abschluß der ganzen Straßenperspektive durch ein imposantes Thor- oder Kirchengebäude bezeugen, daß vielfach holländische Vorbilder maßgebend gewesen sind (vgl. Beilage 3).

Echt holländisch ist ein Haustypus des alten Hamburg — das bekannte Fleethaus. Wenn wir auf einer der zahlreichen Fleetbrücken stehen, können wir uns ebensogut nach Utrecht oder Amsterdam versetzt denken. Hier wie dort sehen wir die Ränder des Kanals besetzt mit jenen schmalen und dabei außerordentlich hohen Häusern, die dicht aneinander hocken, oft krumm und verdrückt und nur dadurch vor dem Einsturz bewahrt, daß sie zwischen zwei Nachbargebäuden eingeklemmt sind. Ihre dem Wasser zugekehrte Giebelseite besteht fast nur aus Fenstern, deren oberstes durch den weitvorragenden Kranbalken ausgezeichnet ist (vgl. Beilage 2).

Holländisches Aussehen haben diese Häuser nicht nur, weil jene Fleets von Holländern angelegt und zuerst bebaut worden sind [1]), sondern auch deshalb, weil für ihren Bau dieselben Bedingungen maßgebend waren, wie für jene Gebäude in den holländischen Städten. Nicht ein Produkt des Zufalls, sondern das Ergebnis ganz bestimmter Bedürfnisse ist das Fleethaus: die Notwendigkeit, dem zu Wasser und zu Lande abgehenden und ankommenden Verkehre gleicherweise zu dienen, erforderte die Doppelseitigkeit des Hauses, eine Front nach dem Wasser und eine solche nach der Straße. Der hohe Verkehrswert der Fleets machte die Bauplätze an diesen sehr teuer, darum entwickelte sich dort eine schmale, aber tiefgestreckte Grundstücksbildung. Der Bedarf großer Lagerräume verlangte zahlreiche Böden, die die große Höhe und besonders das hohe Dach jener Gebäude verursachten. Damit ist die äußere Gestalt dieser Fleethäuser erklärt [2]).

Einen zweiten Haustypus besitzt Hamburg in seinen Wohnhöfen. Dieselben sind in großer Zahl vor allem in den letzten Jahren vor der Entfestigung der Stadt entstanden. Da trotz rapider Bevölkerungszunahme eine seitliche Ausdehnung nicht möglich war, so mußte man die als Gärten und Höfe ausgesparten Flächen hinter den Häusern ausbauen. Zuerst errichtete man dort nur kleine einstöckige Häuser,

---

[1]) Dr. H. Michow, Hamburg, S. 261 (in Grubes geogr. Charakterbildern, III. Band).

[2]) Hamburg hatte bis vor wenigen Jahrzehnten in seinen niedrigen Stadtteilen Straßen von vollständig holländischem Typus, so den Rödingsmarkt, die Ringstraße und die beiden Kayen. Dieselben wurden in der Mitte von langsam fließenden Fleets durchzogen, die an den Rändern mit alten Linden geschmückt waren. Zahlreiche Treppen vermittelten den Verkehr zwischen Fleet und den links und rechts desselben führenden Straßen. Die in kurzen Zwischenräumen aufgestellten holländischen Winden machten das Bild einer holländischen Verkehrsstraße vollständig. Vgl. Hamburg, Histor., topogr. und baugesch. Mitteilungen S. 73.

Nach einer Photographie von Knakstädt & Nähter in Hamburg.

Leitergasse in Hamburg.

Wohnhof.

sogen. „Buden“. Als aber der Wohnungsmangel immer drückender wurde, setzte man den Buden noch verschiedene Stockwerke oder „Sähle“ [1]) auf, sodaß aus ihnen vier- und fünfstöckige Häuser wurden. Uebrigens besteht zwischen der Bude und den aufgesetzten Sählen keine Verbindung, da eine Treppe direkt vom Hof in das erste Stockwerk führt. Die so auf einem Hofraum erbauten Hinterhäuser bilden zusammen einen Wohnhof. Zugänglich ist derselbe durch einen Eingang neben dem Vorderhause oder durch einen Thorweg in demselben. Die einzelnen Gebäude dieser Wohnhöfe stehen zuweilen so nahe aneinander, daß die geöffneten Fensterflügel zweier gegenüber liegenden Häuser sich berühren. Die Bewohner der Wohnhöfe gehören meist dem Stande der kleinen Gewerbtreibenden, der Händler, Handwerker und Handarbeiter an. Noch jetzt vertreten ist der Typus hauptsächlich im Jakobikirchspiel zwischen der Spitaler- und der Niedernstraße und im St. Michaeliskirchspiel, im sogen. Gängeviertel oder Labyrinth [2]). Dies bedeutet für die betreffenden Stadtteile natürlich eine außerordentliche Uebervölkerung und gesundheitsschädliche Zusammendrängung der Bewohner, die sich bei auftretenden ansteckenden Krankheiten schon öfter bitter gerächt hat. Ein kleiner Wandel zum Besseren ist zwar eingetreten, nachdem seit den achtziger Jahren strengere baupolizeiliche Gesetze durchgeführt worden sind. Allein der Wohnhof hat einen modernen Nachfolger erhalten in der „Terrasse“. Die Terrassen sind reine Kasernen von Etagenhäusern, die an Stelle früherer Wohnhöfe erbaut wurden und in der Ausnützung des Baubodens bis an die äußerste Grenze des Erlaubten gehen, so daß sie sich von ihren Vorgängern meist nur durch etwas weitere Höfe unterscheiden [3]). — Den Hamburger Wohnhöfen ähnliche Gebilde, gleichsam kleinere Exemplare derselben, sind die Gänge und Höfe, die in manche Häuserquartiere Lübecks [4]) und in viele der Bremer Neustadt hineinführen [5]).

Endlich haben wir noch einen Haustypus zu besprechen, der der neuesten Zeit angehört. Es ist das Bremer Einfamilienhaus. Dasselbe ist eine verkleinerte Nachbildung des englischen oder amerikanischen Einfamilienhauses, findet sich in allen Vorstädten Bremens fast alleinherrschend und ist zum Teil sogar in den die Stadt umgebenden Dörfern zu finden. Man ist überrascht, wenn man zum erstenmal in eine jener Vorortstraßen tritt und dort auf beiden Seiten immer und immer wiederholt dasselbe einstöckige Haus sieht. Drei Fenster im ersten Stock, zwei Fenster und die Hausthür im Erdgeschoß, eine reich mit Blumen geschmückte Glasveranda, in die man auf einer Zementtreppe gelangt, endlich ein eisenumgittertes Miniaturgärtchen sind die konstanten Merkmale des Bremer Familienhauses. So schön das einzelne Bild eines solchen Gebäudes ist, so ermüdet doch die zu häufige und zu genaue Wiederholung desselben.

---

[1]) Mit „h“ geschrieben zum Unterschied von Saal, Säle.
[2]) Hamburg und seine Bauten, S. 557.
[3]) Hamburg und seine Bauten, S. 658.
[4]) Geogr. Gesellschaft, Die Freie und Hansestadt Lübeck, S. 175.
[5]) Buchenau, Bremen, S. 143.

Giebt dieser Haustypus den Bremer Vorstädten ein englisch-amerikanisches Gepräge, so erinnern andererseits die (wegen des weichen Bodens nötige) leichte Bauart[1]) der Häuser, der Reichtum und die Mannigfaltigkeit des Blumenschmuckes und die auf den Straßen herrschende Sauberkeit an den Einfluß der holländischen Nachbarschaft.

Werfen wir zum Schluß einen Blick auf das in unseren Städten verwandte Baumaterial, so zeigt sich sofort der herrschende Mangel an anstehendem Gestein. Fast alle Privatbauten und sehr viele öffentliche Gebäude sind aus Backsteinen aufgebaut, und selbst die verzierten Fassaden sind weniger oft aus edlem Material als aus Zement oder Kalkverputz hergestellt. Deshalb konnte von allen Baustilen in den nordischen Städten allein der für den Backsteinbau geeignete gotische zu einer selbständigen Entwicklung und Blüte gelangen. — Nur bei Gebäuden von hervorragender Wichtigkeit, besonders bei Kirchen finden wir häufig das Material erratischer Blöcke benützt, die man vielleicht aus weiter Ferne zum Bauplatz bringen oder wohl gar mühevoll aus der Tiefe des Meeres heben mußte. Die fortschreitende Verbesserung in den Beförderungsverhältnissen erlaubt eine steigende Verwendung fremder, besonders skandinavischer Gesteine. Aber es sind eben doch fremde Federn, mit denen die Städte sich schmücken müssen, und sie werden nie zu einer solchen Allgemeinheit gelangen, daß sie ein wichtiges landschaftliches Moment bilden, wie etwa der Schiefer in den Ortschaften des Thüringer- und Frankenwaldes oder wie der Keuper und Buntsandstein, die in großen Teilen Mittel- und Süddeutschlands einen roten Hauch nicht nur über die Ackerfelder, sondern auch über die Wohnstätten der Menschen breiten.

Zusammenfassung: 1. Wie alle deutschen Großstädte, zeigen auch die hier besprochenen im Innern eine geschlossene Bauweise; nach außen wird dieselbe mehr und mehr offen.

2. Ebenso nimmt die Gebäudehöhe im allgemeinen von innen nach außen ab. Die durchschnittliche Höhe der Häuser ist am größten in Stettin, am geringsten in Bremen und Lübeck.

3. Die offene Bauweise und die große Zahl der Einfamilienhäuser verleihen den deutschen Seestädten im ganzen große Weiträumigkeit. Dieselbe tritt besonders in den äußeren Stadtteilen Bremens und Lübecks hervor.

4. Die Zahl der Einfamilienhäuser ist im Abnehmen begriffen.

5. Als charakteristische Haustypen sind zu nennen: Die alten Giebelhäuser Lübecks und Danzigs, die Fleethäuser und Wohnhöfe Hamburgs, das Einfamilienhaus der Bremer Vorstädte.

6. Der Mangel an anstehendem Gestein führte zur vorherrschenden Verwendung des Backsteins als Baumaterial. Deshalb konnte sich von allen Baustilen nur der gotische selbständig entwickeln.

---

[1]) Buchenau, Bremen, S. 97.

Nach eigener Aufnahme

Einfamilienhäuser in der Olbersstrasse zu Bremen.

VIII. Bevölkerung.

Die Ergebnisse der letzten Volkszählung (31. Dez. 1900) weisen für die hier besprochenen Städte folgende Zahlen auf:

In	Einwohner 1900:	Einwohner 1895:	Wachstum in %
Altona	161 508	148 944	9
Hamburg	705 738	625 552	13
Bremen	163 418	141 894	15
Kiel	107 938	85 666	26
Lübeck	81 517	69 874	17
Stettin	210 680	140 724	50
Danzig	140 539	125 605	11
Königsberg	187 897	172 796	9

Demnach sind also hinsichtlich der Einwohnerzahl seit der Zählung von 1895 in der Reihenfolge der genannten Städte verschiedene Verschiebungen eingetreten. Königsberg ist von der zweiten an die dritte Stelle gerückt, Stettin aber von der fünften an die zweite und hat damit Königsberg, Altona und Bremen überflügelt. Das geringste Wachstum mit 11 bezw. 9 % weisen in der letzten Periode Danzig, Königsberg und Altona auf. Für die beiden ersten Städte erklärt sich dasselbe durch ihre Lage im äußersten Osten der deutschen Küste, durch die Abnahme des Handels infolge der oben erwähnten russischen Konkurrenz und durch die Wirkung des einengenden Festungsgürtels. Der erste und zweite Grund sind dabei die hauptsächlichsten; beide gelten in höherem Maße von Königsberg als von Danzig. Königsberg war bei der Gründung des Deutschen Reiches die siebente Stadt in demselben und ist seit 30 Jahren auf die sechzehnte Stelle herabgesunken [1]). — Das Wachstum Altonas aber muß immer noch bedeutend erscheinen, wenn man die Nähe Hamburgs in Betracht zieht; es hat seinen Grund vor allem in dem lebhaften Aufschwung der deutschen Nordseefischerei, für die Altona der Hauptmarkt geworden ist. — Das größte

[1]) Geogr. Anzeiger vom Januar 1901, S. 3.

Wachstum zeigen Kiel mit 25 % und Stettin mit 49 %. Kiel verdankt dasselbe zum größten Teile seiner steigenden Bedeutung als Reichskriegshafen, nicht seinem Handelsverkehr, denn dieser ist in den Jahren 1894—1898 um 19,5 % zurückgegangen [1]). Als Gründe giebt die dortige Handelskammer an: einmal die Konkurrenz der benachbarten Ostseeorte Flensburg, Lübeck und Rostock und sodann die Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals [2]). In Stettins rapider Steigung macht sich dagegen der immer noch anhaltende gewaltige Aufschwung von Handel und Gewerbe geltend. Uebrigens haben beide Städte auch größere Einverleibungen in den letzten fünf Jahren vorgenommen. — Kiel ist mit 107 071 Einwohnern in die Reihe der deutschen Großstädte getreten. — Daß Lübecks Bemühungen in den letzten Jahren, trotz der Konkurrenz Hamburgs, Kiels und Stettins zu neuer Blüte zu gelangen, schon jetzt von Erfolg waren, beweist der Umstand, daß es von den nicht durch Einverleibung vergrößerten Städten das stärkste Wachstum von 17 % aufzuweisen hat. Voraussichtlich wird dasselbe in den nächsten Jahren infolge der Fertigstellung des Elb-Trave-Kanals noch bedeutend zunehmen. Bremens und Hamburgs Wachstum bietet gegen die letzten Zählungsperioden nichts Auffallendes.

Auch innerhalb der Stadt selbst vollzieht sich seit einer Reihe von Jahren in den deutschen Großstädten eine Verschiebung, die meist noch nicht abgeschlossen ist. Solange diese noch Festungen waren, geschah eine Erweiterung derselben nur äußerst langsam, einmal weil ein längerer Stadtumfang größere Verteidigungskräfte erforderte, und sodann, weil ein Hinausschieben der Festungswerke immer ein sehr kostspieliges Unternehmen war. Bei schnellem Wachstum einer Stadt trat infolgedessen ein Mißverhältnis zwischen der Menge der Bevölkerung und dem für diese verfügbaren Bauplatz ein. Daß dies in der That sehr oft der Fall war, beweist schon die durchgehend große, vielleicht freilich manchmal übertriebene Höhe der Häuser auf den mittelalterlichen Städteperspektiven, wie wir sie z. B. in den Merianschen Topographieen finden. Solche Mißverhältnisse haben auch die Wohnhöfe Hamburgs entstehen lassen und die Kellerwohnungen Stettins gefüllt. Erst die Aufhebung der Thorsperre und die Niederlegung der Wälle gestatteten eine angemessene seitliche Ausbreitung, und die schnell emporgeschossenen modernen Vororte unserer Großstädte verdanken ihre Entstehung zum Teil dem Zuzug nach den Städten überhaupt, zum Teil aber dem Rückgang der Bevölkerung in den inneren Stadtteilen.

Die Einwohnerzahl des inneren Hamburg ist in der Zeit von 1890 bis 1895 um 12,62 % zurückgegangen. Dagegen zeigen manche peripherischen Stadtteile eine außerordentlich hohe Zunahme; so sind die

---

[1]) D.R.St. 1900, II S. 45.

[2]) So wunderbar diese Thatsache scheinen mag, so erklärt sie sich doch leicht aus dem Umstand, daß die Schiffe, die früher nach der langen Umfahrt in Kiel anlegten, jetzt nach Passierung des Kanals direkt nach ihren Bestimmungsorten weiterfahren und das etwa 7 km südlicher liegende Kiel umgehen. Darum beabsichtigt die Stadt, nahe der Kanalmündung in der sogen. Wieker Bucht einen neuen großen Handelshafen anzulegen, ein Plan, dem freilich der Militärfiskus bis jetzt ablehnend gegenübersteht.

Teile Eppendorf, Winterhude, Uhlenhorst in derselben Zeit um mehr als 50 % gewachsen bei einer Gesamtzunahme der Stadt von nur 9,13 %. Eppendorf zeigte das höchste Wachstum mit 60,95 % und hatte in der vorhergehenden Periode sogar ein solches von 109,27 % erreicht[1]). — Aehnliche Verhältnisse weisen die Statistiken der anderen Städte auf. Während die Altstadt Bremens im Jahre 1895 3822 Einwohner weniger hatte als im Jahre 1842, hatte sich die Bevölkerung der östlichen, westlichen und nördlichen Vorstadt zusammen um mehr als das Fünffache (566,15 %) vermehrt[2]). Ebenso weisen Königsberg und Lübeck in den letzten Jahrzehnten einen Stillstand resp. Rückgang der Einwohnerzahl in den inneren Stadtteilen auf. Die übrigen Städte haben keine Kommunalstatistiken. In einer derselben aber, in Stettin, wird diese nach außen zielende Bewegung in den letzten Jahren besonders auffallend gewesen sein. Die lange Einzwängung und das schnelle Emporschießen der Vorstädte lassen dort nach der Oeffnung der Thore ein förmliches Ueberfluten der innenstädtischen Bevölkerung vermuten.

Die geschilderte Entvölkerung der inneren Stadtteile macht sich zunächst aus sanitären Gründen nötig, sie wird aber in ihrem Anhalten unterstützt durch Gründe des Verkehrs. Der wachsende Verkehr bedarf immer größerer Menschenmengen, vergrößert also die Einwohnerzahl der Stadt. Gleichzeitig braucht er immer weitere Räume und zwar natürlich in möglichster Nähe des Handelszentrums, im Innern der Stadt, und an den Häfen. Die Wohnungen der Menschen müssen infolgedessen den Einrichtungen des Verkehrs Platz machen. Das großartigste Beispiel eines solchen Zurückweichens der ersteren bietet die Errichtung des Hamburger Freihafens, bei der nicht weniger als 24 000 Menschen ihren Herd verlassen mußten.

Aber freilich, während des größten Teiles des Tages sind jene Stätten des Handels mit Menschen dicht angefüllt. Wie in London, Berlin und anderen Großstädten, so macht sich auch in Hamburg und in kleinerem Maße in Bremen und Stettin jene tägliche Bevölkerungsbewegung immer deutlicher bemerkbar, die dadurch bewirkt wird, daß Straßen- und Stadtbahnen jeden Morgen Tausende und aber Tausende von Einwohnern der inneren Stadt zuführen, um sie am Abend in die peripherischen Stadtteile zurückzubefördern. Das Stadtzentrum gleicht einem riesigen Polypen, der jeden Morgen seine Fangarme in Gestalt der Eisenschienen nach allen Richtungen ausstreckt, um arbeitsfrische Menschen herbeizuziehen, die er dann erst am Abend wieder freiläßt, nachdem er ihre Kräfte tagsüber aufgezehrt hat.

Ueber die berufliche Beschäftigung der Bevölkerung unserer Städte giebt die nachstehende Uebersicht Auskunft, die nach den Angaben der D.R.St. N. F. 107 u. 109 berechnet ist und die Resultate der Berufszählung vom 14. Juni 1895 wiedergiebt.

---

[1]) Statistik des Hamburger Staates Heft 19, 1. Hälfte, S. 9.
[2]) Jahrbuch für Bremer Statistik 1896, S. 37.

Von der erwerbenden Bevölkerung waren beschäftigt:

In	Landwirtschaft	Industrie	Handel und Verkehr	Häusliche Dienste	Militär, höfische, bürgerliche und kirchl. Dienste. Freie Berufsarten.	Summe
Bremen . .	1702	**29345**	19248	1506	5682	57483
Hamburg .	2725	**109321**	**110865**	13041	20714	256666
Kiel . . .	2794, davon 2205 im Nebenberuf	**15766**	7913	2372	**14404**	43249
Lübeck . .	2628, davon 1396 im Nebenberuf	**12874**	**10024**	1414	2861	29801
Stettin . .	1067	**24655**	**18573**	3371	7386	55034
Danzig . .	1113	**20749**	11018	6550	**10308**	49738
Königsberg .	886	**26600**	16719	11034	**12513**	67752

Es ist selbstverständlich, daß in Handelsstädten ein großer Prozentsatz der Bevölkerung sein Brot durch Handel und Verkehr verdient. Wie aber die Tabelle ausweist, bildet derselbe nicht den größten Teil der erwerbenden Einwohner, sondern wird in den meisten Fällen und zum Teil erheblich übertroffen durch den der Industrie angehörigen Bevölkerungsanteil. Kaufmanns- und Gewerbestand gingen ja immer Hand in Hand und sind in ihrem Gedeihen aufeinander angewiesen. In alten Zeiten, wie in der Gegenwart finden eine Menge fleißiger Hände lohnenden Verdienst beim Bau und der Ausrüstung der Schiffe. Ein anderer Teil der Gewerbetreibenden beschäftigt sich mit der Herstellung der Gefässe für die Waren, der Tonnen, Kisten, Säcke u. s. w. Der Kaufmann der alten Zeit brauchte außerdem Schwertfeger und Panzermacher, um seine Habe und seine Person gegen Seeräuber zu schützen, und gewährte reichen Verdienst, wenn er, glücklich und mit erhofftem Gewinn von der Reise zurückgekehrt, sein Gelübde zu erfüllen, der Maria oder dem heiligen Nikolaus (dem Schutzpatron der Schiffer) ein Bild, einen Altar, eine Kapelle stiftete. Auch die Waren, die er gegen die nordischen Produkte: als Felle, Wolle, Flachs, Eisen, Kupfer, Blei, Holz, Hopfen etc. eintauschte, wurden zum Teil in seiner Vaterstadt selbst hergestellt, und manches heute ausgestorbene Gewerbe, wie das der Wollen- und Leineweber, der Grapen- und Kannengießer, stand in den alten Hansestädten in hoher Blüte [1]). In der Gegenwart gilt neben dem Schiffsbau der größte Teil der industriellen Unternehmungen in unseren Seestädten der Verarbeitung der eingeführten Rohstoffe, besonders der Herstellung von Eisenwaren, der Bearbeitung des Tabaks und der Zubereitung von Nahrungsmitteln und künstlichen Düngstoffen.

[1]) Vgl. Dr. Blümcke, Die Handwerkszünfte im mittelalterlichen Stettin. Baltische Studien XXXIV S. 85.

Nur in Hamburg übertrifft die vom Handel und Verkehr lebende Bevölkerung die der Industrie angehörige um ein geringes, so daß dieser Ort auch hierin vor allen anderen deutschen Seeplätzen als Handelsstadt sich kennzeichnet. Daß ihm Lübeck und Stettin mit einem Anteil der handeltreibenden Bevölkerung von 33,97 % und 33,75 % folgen, ist bezeichnend für die neuzeitliche Entwicklung beider Städte. Dagegen zeigen die hohen Zahlen in der letzten Rubrik bei Königsberg, Danzig und Kiel, daß diese Städte einen großen Teil ihrer Bedeutung ihrer militärischen Stellung verdanken, und besonders Kiel, dessen Beamtenstand beinahe doppelt so groß ist als die Zahl der Handeltreibenden, läßt den Charakter der „offiziellen" Stadt deutlich hervortreten.

Zusammenfassung: 1. Von den deutschen Seestädten sind augenblicklich am meisten im Aufschwung begriffen: Stettin, Kiel und Lübeck, am wenigsten Königsberg und Danzig.

2. Bei allen ist ein Stillstand oder Rückgang der Bevölkerung in den inneren Stadtteilen zu konstatieren.

3. Eine tägliche Bevölkerungsbewegung am Morgen von den peripherischen Stadtteilen nach den inneren und am Hafen gelegenen, am Abend in entgegengesetzter Richtung zurück, lehrt der Augenschein besonders bei Hamburg, Bremen und Stettin.

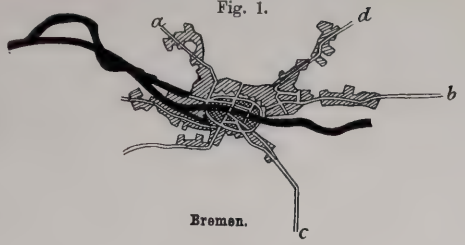
4. Von der erwerbenden Bevölkerung übertrifft nur in Hamburg der handeltreibende Teil die Anteile aller anderen Berufsarten; sonst ist überall der der Industrie und zwar hauptsächlich der Großindustrie angehörige Bevölkerungsteil der größte. In Königsberg, Danzig und vor allem in Kiel tritt das Beamtentum stark hervor.

IX. Schluß.

Wenn wir zum Schluß das wichtigste Ergebnis der vorliegenden Arbeit hervorheben sollen, so möchten wir als solches die Erkenntnis bezeichnen, daß die hier behandelten Städte infolge ihrer gemeinsamen allgemeinen Lage auch in ihren übrigen geographischen Eigenschaften weitgehende Uebereinstimmung zeigen. Ihre Lage hat sie mit den gleichen wirtschaftlichen Funktionen des Verkehrs beauftragt. Dieser hat ihnen allen mehr oder weniger seinen Stempel aufgedrückt und sie dadurch auch in Einzelheiten und kleinen Zügen untereinander ähnlich gemacht. Wo aber die Vertreter der behandelten Gruppe größere Unterschiede bemerken lassen — wir erinnern an die mehrfach hervorgehobenen Verschiedenheiten der Städte an der Nordsee und der Ostsee, des Westens und des Ostens — sind dieselben an Unterschiede der Lage geknüpft.

Damit ist auch der Hauptnutzen der in der vorliegenden Arbeit versuchten zusammenfassenden Behandlungsweise gegeben. Gerade darin scheint uns derselbe zu bestehen, daß sie erkennen läßt, wie Objekte, die eine wirkliche Gruppe im geographischen Sinne, d. h. der Lage nach, bilden, auch in ihren sonstigen Merkmalen große Verwandtschaft aufweisen, weil die Lage immer das gemeinsame Fundament für die letzteren bleibt.

Fig. 1.

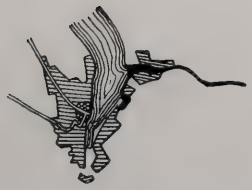


Bremen.

Fig. 2.

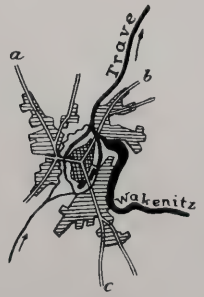
Hamburg.

Fig. 3.



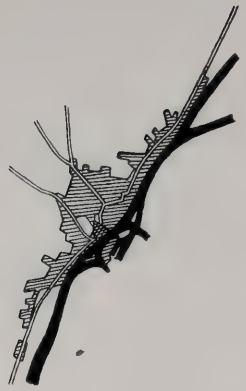
Kiel.

Fig. 4.



Lübeck.

Fig. 5.



Stettin.

Fig. 6.

Danzig.

Fig. 7.

Königsberg.

1 : 200 000.

Verlag von J. Engelhorn in Stuttgart.

Lebenslauf.

Ich, Volkmar Rudolf Reinhard, wurde geboren am 28. November 1876 zu Greiz in Reuß ä. L. Ich besuchte die Vorschule des dortigen Gymnasiums und dann dieses selbst bis zur Versetzung nach Obertertia. Nach meiner Konfirmation trat ich in das Lehrerseminar zu Greiz ein, an dem ich vier Jahre später die Abgangsprüfung bestand. Darauf war ich drei Jahre als Hilfslehrer in Görschnitz b. Greiz thätig. Nach bestandener Wahlfähigkeitsprüfung bezog ich mit Genehmigung des Königl. Ministeriums des Kultus und öffentlichen Unterrichts die Universität Leipzig, um Pädagogik, Geographie und Französisch zu studieren. Ich hörte Vorlesungen bei den Herren Professoren: Birch-Hirschfeld, Felix, Hassert, Heinze, Ratzel, Richter, v. Strümpell, Volkelt, Weigand, Weule, Witkowski und Wundt und bei den Herren Privatdocenten Kötschke und Sapper. Sechs Semester gehörte ich dem geographischen, fünf dem pädagogisch-philosophischen, drei dem philosophischen, drei dem romanischen Seminar als Mitglied an und beteiligte mich an den praktischen Uebungen der Herren Professoren Birch-Hirschfeld, Hassert, Heinze, Ratzel, Volkelt, der Herren Assistenten Eckert und Friedrich und des Herrn Lektor Duchesne.

Allen meinen Lehrern herzlichsten Dank, insbesondere Herrn Prof. Ratzel für vielfache persönliche Anregung und Teilnahme! Dank auch allen den Herren in Bremen, Hamburg, Kiel, Lübeck, Stettin, Danzig und Königsberg, die die vorliegende Arbeit gefördert haben durch persönliche Mitteilungen oder dadurch, daß sie mir das Material zugänglich machten!

Fig. 8.

Bremen, innere Stadt und ein Teil der östlichen Vorstadt.

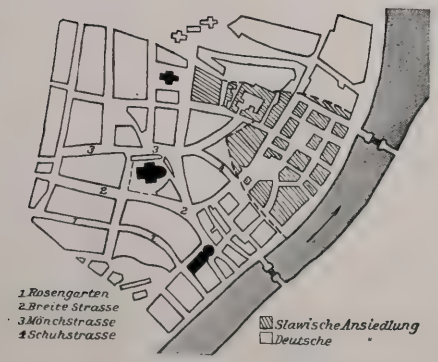
1 : 18500.

Fig. 9.

Hamburg, innere Stadt.

1 : 21000.

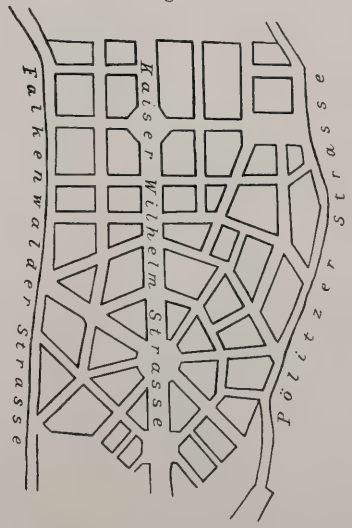
Fig. 12.



Stettin, innere Stadt.

1 : 15000.

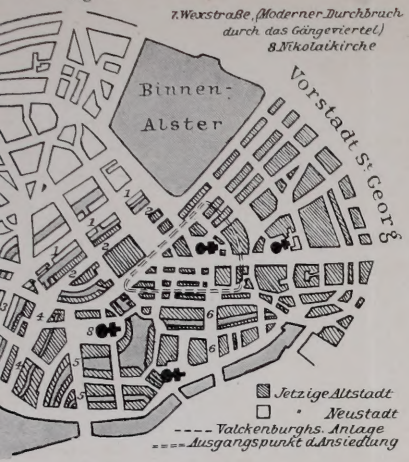
Fig. 13.



Ausschnitt aus dem modernen Stettin.

1 : 21000.

Fig. 9.



Hamburg, innere Stadt.

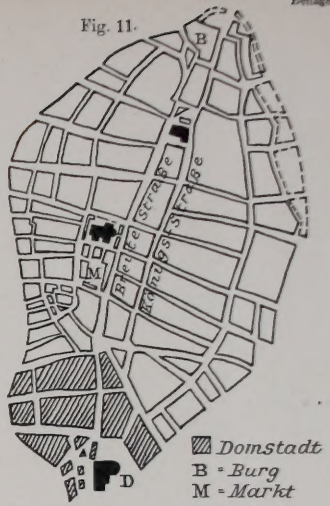
1 : 21 000.

Fig. 10.

Kiel, Altstadt (schraffiert), alte Vorstadt (im Süden) und ein Teil der modernen Erweiterung.

1 : 20 000.

Fig. 11.



Lübeck, innere Stadt.

1 : 18 500.

Fig. 14.

Danzig, westliche Hälfte.

1 : 17 000.

Fig. 15.

Königsberg, die drei Ordensgründungen und ein Teil der äusseren Stadt.

1 : 15 000.

563105

G
R

Reinhard, Rudolf
Die wichtigsten deutschen Seehandels-
städte.

UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY

DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 11 27 05 04 002 8